

Credit photo: Caroline Perron



PROJET DE PIÉTONNISATION PERMANENTE DE LA RUE WELLINGTON

Rapport de consultation publique

20 mai 2025



Projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington

MANDAT

Le 3 juillet 2024, le comité exécutif de la Ville de Montréal, entérinant la demande de l'arrondissement de Verdun, a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de mener une consultation publique visant à évaluer la demande de piétonnisation de la rue Wellington à l'année (entre la 6^e Avenue et la rue Régina), déposée en vertu du droit d'initiative citoyenne.

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
ocpm.qc.ca
info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2025

978-2-925161-51-6 (Imprimé)
978-2-925161-52-3 (PDF)

Montréal, le 20 mai 2025

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Madame Émilie Thuillier
Présidente du comité exécutif
Madame Marie-Andrée Mauger
Mairesse de l'arrondissement de Verdun
Ville de Montréal
Hôtel de ville
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1C8

Objet : Rapport de consultation publique sur le projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington

Mesdames,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport de la consultation de l'OCPM portant sur le projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington et issu d'une initiative citoyenne. Cette consultation est pour moi une magnifique illustration de la richesse des instruments démocratiques dont disposent les Montréalais.

Tout a débuté par un simple citoyen, encouragé par notre culture valorisant l'implication, à s'investir dans le développement de son milieu de vie, avec le support de plusieurs milliers de ses concitoyens. Son engagement a été propulsé par l'existence du droit d'initiative, un dispositif de démocratie participative unique offrant aux Montréalais la possibilité de susciter une réflexion collective sur des questions sociales aussi larges qu'importantes. Soulignons aussi les valeurs portées par l'arrondissement qui a accueilli positivement la démarche et qui s'est employé à offrir des conditions optimales pour la tenue de cette consultation, notamment en ce qui concerne l'indépendance, la transparence et l'impartialité du processus.

Cela l'a conduit à demander à la Ville de Montréal de confier la démarche de consultation à l'OCPM, reconnaissant en lui une institution importante et crédible, qui a su au fil du temps démontrer sa capacité à offrir des conditions de participation appropriées pour débattre et dialoguer sur des enjeux parfois sensibles.

La démarche n'a pas été exempte de défis pour autant. Le citoyen ayant porté l'initiative s'est parfois retrouvé dans une posture inconfortable puisqu'il devait défendre son idée sans pouvoir compter sur des ressources, de l'expertise et des analyses approfondies. La démarche singulière et peu commune a aussi généré une certaine confusion. En effet, plusieurs ne comprenaient pas bien le rôle des autorités, croyaient que le projet était mis de l'avant par elles, ou cherchaient à savoir quel était leur niveau d'appui. Or, même s'ils appuyaient la démarche globale de consultation publique, les représentants de l'arrondissement et les élus étaient tout de même conscients de la nécessaire retenue quant à leur opinion sur l'idée de piétonnisation permanente.

De plus, l'OCPM a été quelque peu freiné dans sa capacité d'innover et n'a pas pu ajuster suffisamment ses pratiques au caractère particulier de ce mandat. Nous nous sommes en effet confrontés à la rigidité des règles imposées par le cadre législatif gouvernant la tenue des consultations publiques issues d'un mandat d'initiative, alors que des approches participatives plus souples auraient possiblement permis de mieux gérer les réactions parfois émotives, en plus de favoriser l'émergence de consensus. Il s'agit ici d'une occasion de réfléchir à la possibilité d'actualiser certaines de nos pratiques municipales.

Malgré ces défis, nous pouvons affirmer, à l'instar de nombreux participants et des autorités impliquées, que la démarche aura apporté plusieurs bénéfices dont certains généreront des avancées positives à long terme. Cela est tout à l'honneur de l'initiateur de la démarche, de son engagement et de sa volonté à faire évoluer son milieu de vie au bénéfice du plus grand nombre.

Les activités de l'OCPM dans le cadre de ce mandat se sont déroulées entre les mois de novembre 2024 et février 2025. Elles ont permis de constater que la proposition de piétonnisation à l'année de la rue Wellington divise la communauté. Cette division est, en particulier, alimentée par l'absence de réponses claires et d'analyses détaillées sur les impacts positifs et négatifs qui en découleraient. Certaines personnes ou groupes de personnes plus vulnérables ou qui risquent de subir des impacts négatifs se sont montrés particulièrement sceptiques, voire inquiets.

Nous devons toutefois souligner que malgré cette division parfois animée, les activités se sont généralement déroulées dans un climat propice aux échanges et au dialogue constructif. Cela a non seulement permis

de dégager des solutions de compromis à évaluer advenant que l'arrondissement décide d'aller de l'avant avec une piétonnisation s'étendant à l'année, mais aussi à mettre en lumière de nombreuses propositions d'amélioration à la piétonnisation estivale ayant cours depuis quelques années.

Au nom de l'Office, je termine en soulignant l'apport de toutes les parties prenantes ayant contribué à la réalisation de ce mandat, en particulier l'initiateur, ses collaborateurs et les signataires de la pétition, le personnel de l'arrondissement ainsi que les représentants de la société de développement commercial. Un merci aussi au personnel de l'Office et à la présidente, Helen Finn, qui ont mené ce mandat peu banal avec ouverture, respect et rigueur.

Je vous prie de recevoir, mesdames les mairesses et madame la présidente du comité exécutif, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président,



Philippe Bourke

PB/II

c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance

Table des matières

1. La démarche de consultation 1

1.1	Le mandat	1
1.2	Le contexte et les objectifs de la consultation	2
1.3	Les attentes du requérant	2
1.4	La position de l'arrondissement	6
1.5	Le dossier de documentation	10
1.6	La démarche	10
1.7	Le tableau synthèse de la participation	13

2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants15

2.1	Le contexte et l'accueil général	15
2.2	La mobilité	17
2.3	L'accessibilité	19
2.4	La qualité de vie	21
2.5	L'animation	23
2.6	L'activité commerciale	24

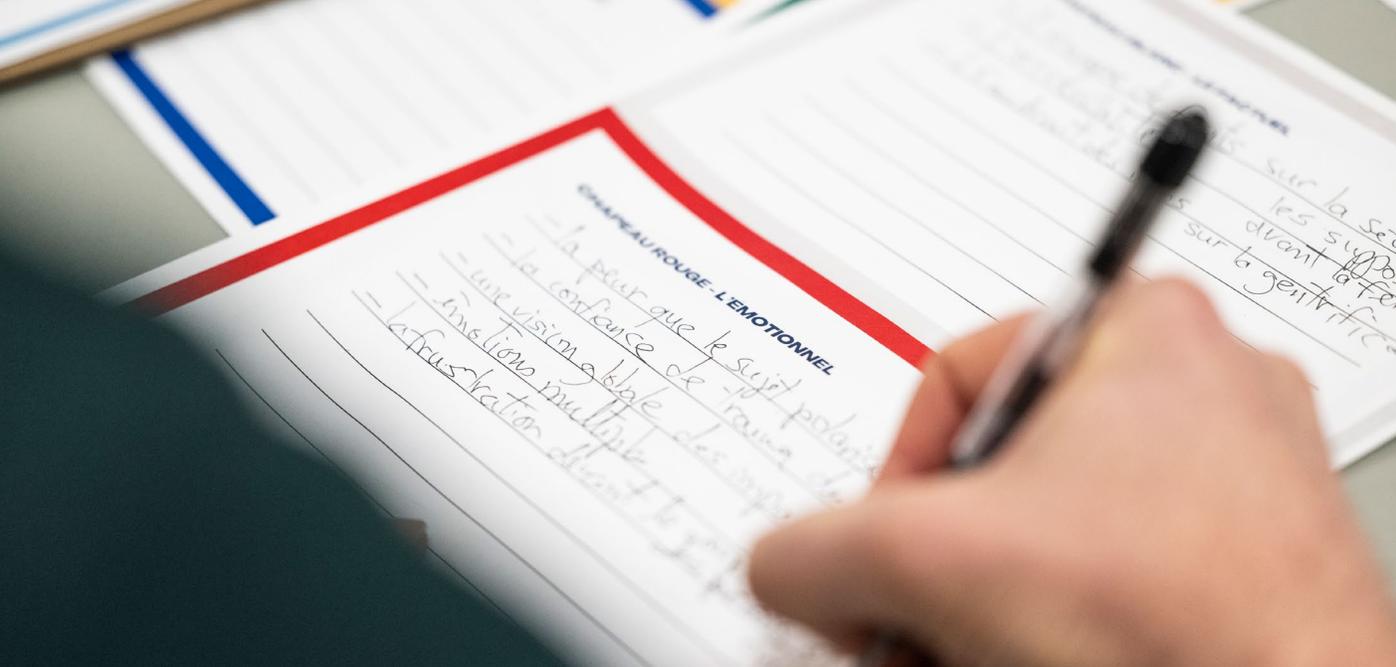
3. Les constats et l'analyse de la commission 32

3.1	L'initiative citoyenne pour une Well piétonne	32
3.2	Les enjeux méritant une attention particulière	35
3.3	Les compromis et les scénarios alternatifs à la piétonnisation à l'année	43
3.4	Mitiger les impacts de la piétonnisation estivale	44

4. Conclusion 48

	Annexe 1 - La déclaration d'engagement de la commissaire	50
	Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat	51
	Annexe 3 - Les recommandations	55





1 La démarche de consultation

1.1 Le mandat

Le 3 juillet 2024, le comité exécutif de la Ville de Montréal, entérinant la demande de l'arrondissement de Verdun, a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de mener une consultation publique visant à évaluer la demande de piétonnisation de la rue Wellington à l'année (entre la 6^e Avenue et la rue Régina), déposée en vertu du droit d'initiative citoyenne¹.

La commission était composée de Helen Finn, présidente, appuyée dans ses travaux par les analystes Alejandro Angel Tapias, Joseph Tchinda Kenfo et de Bianca Bernier, collaboratrice de la démarche.

Le présent rapport comporte trois chapitres. Le premier met en contexte la consultation comme telle et son objet, soit le projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington. Le deuxième chapitre rassemble les opinions exprimées par les participants. Finalement, le troisième est consacré aux constats, à l'analyse et aux recommandations de la commission.

Toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site Web de l'OCPM à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/wellington/documentation>.

¹ Ville de Montréal, résolution du Comité exécutif CE24 1073, p. 1.

1.2 Le contexte et les objectifs de la consultation

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, soit durant la pandémie de la COVID-19. L'aménagement piétonnier a permis d'améliorer l'accès aux commerces et aux restaurants de la rue Wellington, tout en répondant aux restrictions sanitaires liées à la pandémie. Cette première piétonnisation fut fort appréciée, ce qui a amené les deux parties à considérer la piétonnisation estivale pour l'année suivante et les années subséquentes².

Le 23 avril 2023, une pétition lancée par un citoyen de Verdun, organisée en vertu du droit d'initiative consigné dans la Charte de la Ville de Montréal, a circulé pour demander la tenue d'une consultation publique sur la piétonnisation permanente de la rue Wellington (entre la 6^e Avenue et la rue Régina). La collecte de signature a eu lieu à l'été 2023, appuyée par des amis et des bénévoles dans la rue et dans certains commerces pendant une période de trois mois³. L'initiative, désignée « la Well piétonne » comporte une page Web qui présente l'idée, décrit la mobilisation, et offre de l'information et des exemples inspirants. La pétition a recueilli 3 031 signatures dans les délais prévus et a été déclarée conforme par le secrétaire de l'arrondissement. Le 28 août 2023, l'avis relatif à la conformité de la pétition a été transmis à la personne contact désignée⁴. L'arrondissement de Verdun a choisi de confier le mandat de la consultation à l'Office de consultation publique de Montréal au regard de ses processus, de ses mécanismes et de son indépendance⁵.

1.3 Les attentes du requérant

Cette section présente la vision et les objectifs de la proposition, ses avantages ainsi que les enjeux identifiés par le requérant.

1.3.1 La vision et les objectifs de la proposition

L'initiateur propose que la rue Wellington, de la rue Régina à la 6^e Avenue, soit modifiée de façon permanente pour interdire la circulation automobile à l'année. Cela impliquerait le réaménagement de la rue pour mieux accueillir les piétons et la micromobilité, et la limitation de l'accès aux véhicules de livraison et aux véhicules autorisés⁶.

² Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1-2.

³ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 22 janvier 2025, doc. 5.1.1, p. 22.

⁴ Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1, p. 1.

⁵ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 22 janvier 2025, doc. 5.1.1, p. 6.

⁶ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 5.

Selon lui, la proposition pourrait comprendre une période de mise à l'essai. Par exemple, un projet pilote s'étendant du printemps d'une année à l'été de l'année suivante pourrait être envisagé. Toutefois, une telle approche ne permettrait pas de réaliser tous les changements souhaités⁷ et n'encouragerait pas un transfert modal vers des modes de transports collectifs et actifs⁸.

Il précise encore que la proposition « *ne vise pas à créer une artère commerciale, mais un nouveau tiers-lieu sur la rue Wellington qui, plus qu'un espace de transit, deviendrait une véritable destination*⁹ ». L'objectif est d'offrir à la communauté un endroit favorisant sa cohésion et l'entraide, faisant ainsi contrepoids à l'isolement social et menant à un développement du quartier qui ne soit pas seulement centré autour de l'automobile. Pour lui, en effet, « *un tiers-lieu peut être décrit comme un lieu de communauté, accessible au public et distinct de la maison et de notre lieu de travail*¹⁰ ».

Parce qu'ils sont essentiels à la cohésion des communautés, les tiers-lieux encouragent les achats locaux, permettent de participer à la vie de quartier et contribuent à construire l'identité collective. Selon sa perspective, le déclin de tels lieux en Amérique du Nord, incluant Montréal, s'expliquerait, entre autres, par l'allocation toujours croissante de l'espace public à l'automobile. En conséquence, cette disparition affecte la qualité de vie, contribue à la détérioration de la santé mentale des membres de la communauté et limite leur mobilité sociale¹¹.

Pour l'initiateur, le projet peut prendre de nombreuses formes. Pour illustrer sa proposition, il présente des idées soumises sur le site Web de l'initiative ou suggérées par le public lors de la collecte de signatures pour la pétition. Elles sont majoritairement inspirées par les conceptions d'autres rues piétonnes du monde entier¹². Parmi les actions possibles, notons la transformation de la place Wellington en parc et place publique du quartier, l'aménagement de terrasses à côté des bâtiments et des intersections protégées, les mesures d'apaisement de la circulation, l'offre d'options de mobilité légère (minibus, vélo-taxi, voiturette), la plantation d'arbres, le repavage des rues avec des briques, le partage de stationnements sous-utilisés, l'art et les sculptures de rue, les balançoires publiques, l'installation de kiosques de rue, le recours aux surfaces podotactiles pour accommoder les piétons atteints de déficience visuelle, etc.¹³

⁷ Il s'agit dans le cas présent d'un repavement de la chaussée pour améliorer l'accessibilité de la rue ou des installations permanentes.

⁸ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 5.

⁹ *Idem.*

¹⁰ Les parcs, les bibliothèques, certains cafés et bars, les centres communautaires et les plages sont des exemples de tiers-lieu.

¹¹ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 5.

¹² <https://lawellpietonne.com/questions-reponses>, doc. 3.3.

¹³ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 6-11.

1.3.2 Les avantages de la piétonnisation

L'initiateur considère que la piétonnisation de la rue Wellington toute l'année comporte de nombreux avantages. Par exemple, elle augmenterait le confort et la sécurité des usagers vulnérables, améliorerait la qualité de l'environnement urbain en réduisant les nuisances sonores et en ajoutant de la végétation, de l'art et des espaces communs. Elle améliorerait l'équité sociale en incitant les citoyens à se réapproprier la chaussée¹⁴.

Par ailleurs, la piétonnisation réduirait l'utilisation et la dépendance à la voiture, en induisant la demande d'alternatives¹⁵. Elle constitue une occasion de promouvoir le commerce local, étant donné que les rues piétonnes sont plus productives économiquement en encourageant davantage l'activité commerciale¹⁶. Tous ces changements auront, selon lui, des effets bénéfiques sur la sécurité, la vitalité communautaire et le commerce. Finalement, l'initiateur espère que cette initiative servira d'inspiration pour d'autres quartiers et villes¹⁷.

1.3.3 Les enjeux associés

Dans le document déposé, le requérant a identifié différents avantages et enjeux liés à la piétonnisation. Il s'agit, entre autres :

- De l'accessibilité universelle : la piétonnisation donnerait la priorité aux usagers de la route vulnérables et permettrait de réimaginer les infrastructures pour garantir l'inclusivité et l'accessibilité. Une transformation permanente pourrait inclure le repavage et la surélévation de la rue pour en faire une surface plane d'un bord à l'autre en assurant que les entrées des commerces soient au niveau de la rue. L'élimination de la limite entre le trottoir et la chaussée existante permettrait aussi une plus grande flexibilité dans l'attribution de l'espace de rue aux activités, au commerce et à la mobilité¹⁸;
- Du développement de l'activité commerciale : les rues piétonnes encourageraient l'activité commerciale et sont plus productives économiquement, génèrent plus de revenus fiscaux et offrent un retour sur investissement plus élevé que les rues orientées vers l'automobile¹⁹;

¹⁴ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 3; <https://lawellpietonne.com/questions-reponses>, doc. 3.3.

¹⁵ Ce qui est essentiel pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre étant donné que 43 % des émissions au Québec proviennent du transport.

¹⁶ <https://www.strongtowns.org/journal/2018/1/16/why-walkable-streets-are-more-economically-productive>, doc. 3.4.

¹⁷ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 3.

¹⁸ *Ibid.*, p. 12-13.

¹⁹ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 14-15; <https://www.strongtowns.org/journal/2018/1/16/why-walkable-streets-are-more-economically-productive>, doc. 4.3.

- De l'embourgeoisement : l'écoembourgeoisement est une réalité qui touche les quartiers conviviaux à échelle humaine. C'est pourquoi il est essentiel pour lui que « *Verdun reste abordable pour les résidents à faible revenu, les résidents de longue durée et les entreprises locales*²⁰ »;
- Du bruit : les véhicules motorisés sont la plus grande source de pollution sonore qui affecte la plupart du temps les groupes à faible revenu. Contrairement aux bruits générés par les véhicules motorisés, les bruits d'animation, comme ceux des festivaliers et des clients de restaurant, font partie du contexte général d'une ville animée et dynamique; le cas échéant, les infractions peuvent être délivrées pour assurer le respect de la réglementation²¹;
- De la circulation : la piétonnisation permettrait de réduire l'usage de la voiture et donc, le trafic²²;
- Du stationnement : selon lui, il y aurait actuellement suffisamment de places de stationnement réservées accessibles et payantes dans les rues perpendiculaires ainsi qu'à même plusieurs terrains publics et privés qui s'avèrent d'ailleurs être constamment au-dessous de leur capacité. La piétonnisation et la perte de places de stationnement qu'elle induit seraient une étape cruciale pour réduire l'utilisation et la prévalence automobile²³;
- Des véhicules d'urgence et les livraisons : pour le requérant, les volumes les plus élevés de trafic piétonnier demeurent dans tous les cas compatibles avec les véhicules d'urgence. En ce qui concerne les livraisons, des plages horaires et des emplacements réservés peuvent être mis en place²⁴;
- Des coûts : tout en étant conscient des coûts associés à la démarche, le requérant souhaite que le projet soit considéré comme un investissement durable dans la communauté. Il souhaite aussi mettre en balance les coûts récurrents associés à la transition entre une rue piétonne et une rue ouverte au trafic automobile, notamment ceux liés à l'installation et au démantèlement du mobilier urbain ainsi que la modification des circuits d'autobus²⁵. Néanmoins, l'initiateur est ouvert à ce que la piétonnisation se fasse de façon graduelle. Il demeure également conscient que, comme dans d'autres villes dans le monde, les rues piétonnes ne nécessitent pas toujours une animation continue pour être attrayantes, le mobilier urbain jouant un rôle clé dans l'expérience des usagers²⁶.

²⁰ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 16.

²¹ *Ibid.*, p. 16-17.

²² *Idem.*

²³ *Ibid.*, p. 17-18.

²⁴ *Ibid.*, p. 20-21.

²⁵ *Ibid.*, p. 21.

²⁶ Compte rendu de la rencontre préparatoire entre la commission et les initiateurs du droit d'initiative, doc. 6.2, p. 4.

1.4 La position de l'arrondissement

Dans cette section, il est notamment question du bilan de l'arrondissement relatif à la piétonnisation estivale échelonné de 2020 à 2024. Ce bilan comporte des études, des sondages et des analyses réalisées durant cette période. L'arrondissement expose aussi les contraintes et les besoins qui, selon celui-ci, sont à considérer pour une piétonnisation à l'année d'une rue. Rappelons que la demande de piétonnisation à l'année n'émane pas de l'arrondissement, qui intervient plutôt dans le processus en mode écoute. Il a produit la documentation en réponse à la proposition citoyenne et aux fins de la consultation.

1.4.1 La piétonnisation estivale de 2020 à 2024

La Promenade Wellington constitue la principale artère commerciale de l'arrondissement de Verdun. Elle bénéficie d'une notoriété à l'échelle locale et au-delà, et accueille de nombreux visiteurs. Le bilan annuel 2023 de la SDCW indique qu'on y trouve 117 commerces de détail, 82 restaurants et bars, et 86 entreprises de service²⁷.

La piétonnisation a contribué à la faire rayonner et à dynamiser le secteur, et fait désormais partie intégrante de son identité. Elle s'inscrit cependant dans une vision plus large.

Le Service du développement économique de la Ville de Montréal a mis sur pied en 2015 un programme de soutien aux artères piétonnes. Les objectifs étaient les suivants :

- Soutenir la vitalité commerciale en tenant compte des besoins et des attentes des commerçants en lien avec la gestion de l'espace public et de la capacité d'accueil;
- Offrir une expérience de la rue qui soit confortable, conviviale, attrayante et qui favorise la qualité de vie à l'échelle des quartiers;
- Favoriser des aménagements piétonniers permettant d'améliorer la qualité des milieux de vie, à l'échelle des quartiers et en toutes saisons;
- Favoriser la mobilité active;
- Favoriser le verdissement dans un quartier densément habité²⁸.

Ensuite, le Plan de développement stratégique de Verdun – Priorités 2022-2025 prévoit des actions concrètes comme 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*²⁹ ».

²⁷ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 7.

²⁸ *Ibid.*, p. 6.

²⁹ *Idem.*

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 notamment l'objectif de soutenir la piétonnisation estivale et d'évaluer la pertinence d'instaurer la piétonnisation hivernale³⁰.

Comme précisé plus haut, la première piétonnisation estivale de la rue Wellington à l'été 2020 a été réalisée par l'arrondissement de Verdun en collaboration avec la SDCW. L'expérience a duré 105 jours et s'est poursuivie pendant cinq ans³¹.

Chaque année, la mise en œuvre requiert une équipe de pilotage pluridisciplinaire impliquant l'arrondissement, la SDCW et la Ville de Montréal. Pendant cette période, la rue est réservée aux piétons, et on y accepte les cyclistes, les planchistes et les utilisateurs de trottinettes. Les triporteurs et aides à la mobilité sont également permis. La rue est interdite à la circulation automobile en tout temps, à l'exception des périodes prévues pour les livraisons. Un service de transport de remplacement a été offert à la population affectée, et un service « tuk-tuk³² » a été offert à certaines périodes dans la rue³³.

Plusieurs aménagements ont été réalisés soit par l'arrondissement soit par la SDCW au cours de différentes éditions, notamment pour assurer l'accessibilité. Entre autres, on retrouve une place publique au cœur de la rue piétonne, une scène à accès universel, des haltes fraîcheur accessibles, un terrain de pétanque accessible, des balançoires avec espaces pour personnes à mobilité réduite et la relocalisation des débarcadères et des espaces de stationnement réservés à l'accessibilité universelle³⁴.

La piétonnisation implique une mobilisation importante de ressources. Pour l'année 2023 par exemple, le personnel de l'arrondissement de Verdun affecté à la piétonnisation de la rue Wellington a représenté 3 961 heures travaillées, excluant le personnel-cadre³⁵. Aussi, le budget de fonctionnement couvrant les services professionnels, les achats de biens et services et les ressources humaines a évolué d'une année à l'autre : 685 293 \$ en 2021, 998 841 \$ en 2022, 907 568 \$ en 2023 et 912 180 \$ en 2024, en plus des montants défrayés par la SDCW³⁶.

³⁰ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 6.

³¹ *Ibid.*, p. 8.

³² Le tuk-tuk est un tricycle motorisé servant généralement de taxi, en Extrême-Orient ou parfois ailleurs. Il est très populaire en Thaïlande et constitue la version moderne du rickshaw indien ou du pousse-pousse.

³³ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 9-10.

³⁴ *Ibid.*, p. 11.

³⁵ *Ibid.*, p. 10.

³⁶ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 14; Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 22 janvier 2025, doc. 5.1.1, p. 19.

1.4.2 Les études, les analyses et les sondages

Diverses études réalisées au fil des ans par le Service du développement économique de la Ville de Montréal, l'arrondissement de Verdun, la SDCW et leurs partenaires ont notamment permis d'évaluer les effets de la piétonnisation sur la rue Wellington et sur les rues avoisinantes. Ces études traitent d'analyse de la circulation, d'étude de marché³⁷, un comptage des piétons, des scénarios d'aménagement de voies cyclables et des sondages³⁸.

Selon le document de l'arrondissement, les avis des citoyens relativement à la piétonnisation estivale étaient très positifs avec de très forts pourcentages d'adhésion et d'appréciation. En 2021 par exemple, 93 % des répondants au sondage réalisé par L'Observateur mentionnaient les aménagements, l'ambiance de la rue, les animations et le verdissement parmi les aspects les amenant à fréquenter la rue. Des améliorations ont ensuite été apportées pour, entre autres, assurer la cohabitation entre les piétons et les cyclistes. Malgré les effets positifs, la cohabitation demeure un sujet de préoccupation selon les avis recueillis à l'été 2024³⁹.

D'après l'analyse des données portant sur les ventes des commerces en 2021, seule année sondée, une augmentation des ventes dans la rue Wellington a été notée chez 30 % des commerces répondants contre 20 % ayant connu une diminution⁴⁰.

Par ailleurs, les résultats du sondage effectué auprès des commerçants à la fin de la piétonnisation estivale 2023 concernant la tenue d'une possible piétonnisation estivale 2024 indiquaient qu'une forte proportion de propriétaires, soit 81 %, était en faveur de la piétonnisation estivale. Toutefois, la durée de cette piétonnisation saisonnière a été remise en question par quelques commerçants, surtout ceux des magasins de détail⁴¹.

1.4.3 Les contraintes et les besoins à considérer pour une piétonnisation à l'année

Pour l'arrondissement, la piétonnisation à l'année aurait une incidence sur le développement de la trame commerciale, les finances, la vie de quartier et les déplacements dans le secteur et au-delà.

Au niveau de l'aménagement urbain, les conditions hivernales présenteraient des défis importants. Pour l'arrondissement, 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

³⁷ Étude de marché 2023 – Promenade Wellington, doc. 4.2.

³⁸ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 17.

³⁹ *Ibid.*, p. 18-19.

⁴⁰ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 18; Segma, 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, doc. 4.1.2.

⁴¹ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 18; écomètre, Piétonnisation des artères commerciales de Montréal – Résultats été 2023, doc. 4.1.1.

des déplacements. Pour y arriver, divers types d'aménagements doivent être pensés afin d'offrir un parcours sécuritaire, confortable, accessible et ludique. Bien entendu, ces derniers doivent être faits pour durer et résister aux intempéries⁴².

En ce qui concerne la mobilité, l'arrondissement souligne que la piétonnisation à l'année aurait pour conséquences le retrait de tous les stationnements dans la rue piétonne et la modification des règles relatives aux stationnements à proximité⁴³. Elle nécessiterait la sécurisation des intersections, un horaire restreint pour l'accès aux véhicules d'entretien et de collecte de matières résiduelles ainsi que la perturbation du transport adapté de la STM (service de porte à porte). Elle induirait également des contraintes additionnelles pour les travaux d'entretien et d'arrosage, des restrictions pour les livraisons des fournisseurs des commerces et citoyens résidant dans la rue, ainsi que la relocalisation de tous les transports collectifs de surface et les débarcadères de transport adapté⁴⁴.

Pour ce qui est de l'entretien, l'arrondissement note que la piétonnisation à l'année aurait des répercussions sur les différentes interventions habituelles. En effet, elle nécessiterait d'une part, des opérations régulières de déneigement et l'utilisation d'équipements spécialisés et vraisemblablement des interventions manuelles pour le mobilier urbain, ce qui pourrait augmenter les coûts d'entretien. Aussi, le verdissement des rues piétonnes nécessiterait un entretien régulier et des coûts additionnels. D'autre part, l'entretien général, incluant le nettoyage, la réparation des pavés et l'entretien du mobilier urbain, nécessiterait plus de temps et de ressources, en particulier dans les rues transversales où les effets de la piétonnisation se feraient également sentir sur une période prolongée. Par ailleurs, 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 pourrait nécessiter des réparations fréquentes et l'utilisation de matériaux spécifiques pour éviter les dommages. Finalement, les délais de collecte des matières résiduelles seraient allongés avec la possibilité de frais supplémentaires en raison de l'augmentation de la fréquence de la collecte, des conditions hivernales et des restrictions d'accès⁴⁵.

Par conséquent, la piétonnisation à l'année aurait des effets sur le budget de fonctionnement, notamment en lien avec l'entretien, le déneigement, la surveillance, la programmation des activités culturelles et la collecte des matières résiduelles. À cet effet, l'arrondissement estime que « *l'évaluation des coûts reste à être*

⁴² Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 21.

⁴³ Notamment durant les périodes de collecte, sur certains tronçons des rues transversales, horaire à revoir pour les parcomètres et l'ajout de places de stationnement avec parcomètres sur les rues transversales.

⁴⁴ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 22.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 23.

précisée en fonction des aménagements quatre saisons retenus et de l'entretien qui en découlera⁴⁶ ». Aussi, note-t-il, « une estimation sommaire des coûts des aménagements devra être préparée⁴⁷ ».

Enfin, selon l'arrondissement, une piétonnisation à l'année doit prendre en compte les incidences multiples et variées sur les résidents, la clientèle, les personnes à besoins particuliers ainsi que les commerçants. Par exemple, une attention particulière devrait être portée sur les distances à parcourir et les modes de déplacement et, au besoin, prévoir une offre de services adaptée. De plus, les effets sur les commerçants et la clientèle pourraient beaucoup varier en fonction du type de concept retenu, d'où l'importance d'une évaluation des impacts sur le dynamisme de la rue commerciale dans son ensemble⁴⁸.

1.5 Le dossier de documentation

En plus du document de présentation du projet déposé par l'initiateur, l'arrondissement de Verdun a déposé plusieurs documents complémentaires d'information aux fins de la présente consultation. Le dossier complet figure sur le site de l'Office à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/wellington/documentation>.

Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en annexe du présent rapport.

1.6 La démarche

Les consultations publiques de l'OCPM se déroulent en trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période réservée à l'analyse des opinions et de la documentation déposées. L'OCPM ne limite jamais la participation et favorise l'expression du plus grand nombre de personnes. Les rapports de l'Office sont remis aux élus municipaux et rendus publics.

Dans le cadre de ce mandat, l'OCPM a proposé une approche tenant compte de la nature particulière du dossier, soit le fait qu'elle découle d'un mandat d'initiative. Ainsi, il fallait, entre autres, tenir compte des considérations suivantes :

- Puisque l'initiateur est un simple citoyen, il n'a pas accès aux ressources dont disposeraient la Ville, l'arrondissement ou un promoteur privé, dans le cas où le projet serait porté par l'un d'eux;
- La proposition n'est pas détaillée et supportée par des études approfondies puisqu'il s'agit simplement d'une idée qui est soumise pour qu'elle soit étudiée et débattue publiquement;
- Le Règlement 05-056-1 encadre spécifiquement le déroulement d'une consultation qui découle d'un mandat d'initiative.

⁴⁶ Arrondissement de Verdun, document de référence, doc. 4.1, p. 24.

⁴⁷ *Idem*.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 25.

En raison de ce contexte, l'OCPM s'est appuyé sur une ressource externe pour l'accompagner dans le design et la réalisation de certaines activités.

De manière générale, les activités ont été conçues afin de permettre à l'ensemble des parties prenantes intéressées par la proposition de s'exprimer dans un contexte approprié (ouverture, respect, transparence, indépendance, inclusion).

La démarche visait, en outre, à favoriser une compréhension commune des bénéfices et des contraintes (réels ou perçus) associés à la proposition et à étudier les options permettant d'accroître ces bénéfices et d'atténuer, voire d'éviter les contraintes. Il était également question de favoriser un rapprochement entre les parties prenantes et l'engagement citoyen.

Finalement, l'OCPM a souhaité que cette démarche puisse apporter un éclairage pour les autres arrondissements et la Ville lorsque sont envisagées des propositions similaires, et que les conclusions puissent favoriser les meilleures pratiques.

Le dépliant

L'OCPM a distribué près de 8 415 dépliant annonçant la consultation publique dans le voisinage.

Les rencontres initiales du 26 novembre 2024

Des rencontres se sont tenues le 26 novembre 2024. Elles visaient à clarifier les attentes de l'initiateur⁴⁹, de l'arrondissement⁵⁰ ainsi que celles de la SDCW⁵¹ concernant la démarche ainsi que la préparation de la documentation.

La soirée d'information et de questions et réponses, en salle, en ligne et par téléphone

Le 22 janvier 2025, l'initiateur de la pétition a présenté sa vision ainsi que ses attentes⁵². Les représentants de l'arrondissement de Verdun ont présenté le bilan des piétonnalisations estivales, ainsi que les contraintes et les enjeux à considérer pour toute piétonnisation d'une rue à l'année⁵³. Cette séance publique s'est déroulée à la mairie d'arrondissement de Verdun, sise au 4555, rue de Verdun. Durant la deuxième partie de la soirée, les citoyens et groupes ont pu poser leurs questions et faire part de leurs préoccupations en salle, par zoom ou par téléphone. À partir de la page de la consultation du site Web de l'OCPM, cette séance a été webdiffusée en direct et a ensuite été disponible pour le visionnement en différé.

⁴⁹ Compte rendu de la rencontre préparatoire avec l'initiateur du droit d'initiative du 26 novembre 2024, doc. 6.2.

⁵⁰ Compte rendu de la rencontre préparatoire avec les représentants de l'arrondissement de Verdun du 26 novembre 2024, doc. 6.1.

⁵¹ Compte rendu de la rencontre préparatoire entre la commission et la SDCW, doc. 6.3.

⁵² Présentation faite par l'initiateur lors de la séance d'information et de questions et réponses, doc. 3.2.

⁵³ Présentation faite par l'arrondissement lors de la séance d'information et de questions et réponses, doc. 4.3.

L'expression des opinions

Le 28 janvier 2025, un atelier collaboratif a été organisé à la mairie d'arrondissement de Verdun. À l'occasion, un kiosque d'information était à la disposition des citoyens. L'atelier participatif interactif visait à permettre aux résidents, commerçants et usagers de la rue Wellington de réfléchir collectivement sur les éléments à considérer pour évaluer si la piétonnisation à l'année de la rue Wellington était acceptable ou non. Cet atelier a été conçu comme un espace de dialogue et de réflexion collective. Il s'est déroulé au moyen de trois types d'activités complémentaires : une activité d'examen de la piétonnisation sous six perspectives différentes, un atelier café du monde dont les tables de discussion ont porté sur plusieurs thèmes liés aux impacts de la piétonnisation (accessibilité, mobilité, activités commerciales, activités culturelles, qualité de vie) et les activités en autoanimation⁵⁴.

De novembre 2024 au 6 février 2025, la population était invitée à se prononcer en répondant à un questionnaire, en ligne ou en personne. Près de 1 570 personnes l'ont rempli. Ce questionnaire a aussi servi pour les activités d'interception.

Du 14 novembre 2024 au 28 janvier 2025, sept activités d'interception ont permis de joindre 191 personnes dans divers endroits, soit au métro de l'Église, à l'Église catholique Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, à l'Auditorium de Verdun, sur la rue Wellington, à la bibliothèque de Verdun de même qu'à une résidence pour personnes âgées. Les activités d'interception consistent en des rencontres terrain où l'équipe de l'Office va s'entretenir avec la population afin de l'informer et recueillir ses opinions.

Le 4 février 2025, un café-rencontre a eu lieu entre la commission et les commerçants. La rencontre avait pour objectif de recueillir les perspectives des commerçants de la rue Wellington sur la possibilité d'une piétonnisation à l'année. Les discussions visaient à identifier les défis que cela pourrait poser à leurs commerces, à évaluer l'impact potentiel sur l'attractivité commerciale et la vitalité économique de la rue, ainsi qu'à explorer des solutions ou des mesures d'accompagnement qui pourraient faciliter l'acceptabilité du projet⁵⁵.

Les 11 et 12 février 2025 se sont tenu trois séances d'audition des opinions. Les personnes le désirant ont pu présenter leur opinion devant la commissaire. Ces séances ont aussi eu lieu à la mairie d'arrondissement de Verdun. Il était également possible de transmettre un mémoire à la commission sans en faire la présentation, ainsi que de participer à distance. L'OCPM a également donné la possibilité aux citoyens de laisser des témoignages audio pour favoriser la participation de personnes non habilitées à le faire par écrit. Au total, 71 mémoires ont été reçus sans présentation.

Au terme de la démarche de consultation, la commission a procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

⁵⁴ Compte rendu de l'atelier collaboratif, doc. 6.7.

⁵⁵ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants du 4 février 2025, doc. 6.6.

1.7 Le tableau synthèse de la participation*

Date	Activités	Présences en salle	Contributions	Visionnements en direct et en différé
Phase d'information				
22 janvier 2025	Soirée d'information et de questions et réponses	91	22 questions	832
Expression des opinions				
De novembre 2024 au 6 février 2025	Questionnaire	--	1 565 réponses	--
28 janvier 2025	Activité collaborative		63	--
11 et 12 février 2025	Séances d'audition des opinions	30	27 présentations	753
Mémoires déposés		--	71	--
TOTAL		184	1 770	1 585

* Données en date du 1^{er} avril 2025



RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

Projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington
La démarche de consultation



2 Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Le présent chapitre traite des opinions exprimées, des préoccupations et des attentes des participants en lien avec la mobilité, l'accessibilité, la qualité de vie, l'animation et l'activité commerciale. Quel que soit le sujet abordé, les opinions et suggestions exprimées couvrent un large éventail de points de vue, à l'image des différentes clientèles de proximité ou d'ailleurs fréquentant au quotidien ou occasionnellement la rue Wellington.

2.1 Le contexte et l'accueil général

Le projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington ne fait pas l'unanimité auprès des personnes entendues par la commission.

D'abord, les participants n'avaient pas la même compréhension de la démarche, certains croyant que le projet émanait de l'arrondissement, alors qu'il est le résultat du souhait d'un citoyen ayant fait appel au droit d'initiative. De même, plusieurs personnes et groupes se sont uniquement exprimés sur la piétonnisation estivale, tandis que d'autres se concentraient sur le projet de piétonnisation à l'année tel qu'initié par le citoyen s'étant prévalu du droit d'initiative.

Ensuite, bien que la consultation ne soit ni un sondage ni un référendum, la commission a cru bon de réaliser un questionnaire en ligne visant essentiellement à prendre le pouls de la population intéressée. Ainsi, a-t-on observé que 58 % des répondants indiquent ne pas être d'accord avec une piétonnisation à l'année⁵⁶, ce qui essentiellement confirme que la question divise. Des groupes de citoyens ont des avis tranchés, manifestant leur appui⁵⁷ ou leur rejet⁵⁸ au projet de piétonnisation. Les positions varient également selon la condition physique (mobilité réduite), la vision du statut de la rue (milieu de vie et commerces), et aussi en fonction de l'âge (aînés et jeunes). Sur ce dernier aspect et se référant à des personnes âgées, une citoyenne écrit : *« plusieurs d'entre eux ont vécu à Verdun toute leur vie et ont droit de parole, mais il ne faudrait pas oublier qu'il y a aussi beaucoup, BEAUCOUP de gens qui, après une longue journée de travail et le soin des enfants, n'ont ni le temps ni l'énergie d'écrire un long mémoire comme je le fais aujourd'hui, encore moins de participer à une séance en présentiel. Je suis toutefois prête à parier que la majorité des gens qui ont signé la pétition fait partie de cette démographie plus jeune⁵⁹ ».*

Certains autres participants sont toutefois plus nuancés, voire prêts à faire des compromis, notamment en ce qui a trait aux besoins des commerçants, des résidents, des usagers et des visiteurs. Par exemple, il est proposé que seulement des portions de la rue Wellington soient piétonnisées à l'année, ou encore d'étendre la période de piétonnisation en commençant plus tôt au printemps ou en terminant plus tard à l'automne. Le point de départ de ces compromis demeure le projet actuel de piétonnisation estivale se tenant entre les rues Régina et la 6^e Avenue, et ce, pendant quelque 105 jours entre les mois de juin et septembre.

Signalons que dans le cadre de cette consultation, certaines personnes ont mentionné avoir été intimidées en raison de leur opposition au projet de piétonnisation, ce qui dénote une certaine polarisation de la part de la population intéressée⁶⁰. Ainsi, des commerçants ont préféré que la Société de développement commercial de la rue Wellington (SDCW) prenne la parole en leur nom pour éviter d'être personnellement identifiés. Cette tension complique le dialogue et pourrait nuire à un éventuel consensus autour du développement du secteur⁶¹. Aussi, dans un contexte où plusieurs projets de piétonnisation sont encouragés ailleurs dans la ville de Montréal, certains membres de la SDCW craignent que leurs préoccupations ne soient pas prises au sérieux⁶².

⁵⁶ Synthèse du questionnaire sur la piétonnisation à l'année de la rue Wellington, doc. 8.2.

⁵⁷ Moire Stevenson, doc. 7.70; Sylvain Bélanger, doc. 8.1.12; Alena Kremnicka, doc. 8.1.13; Irma Pion-Batard, doc. 8.1.19; Marcia De Aquino, doc. 8.1.38.

⁵⁸ Lise Becotte, doc. 8.1.11; François Levac, doc. 8.1.14; Jaypee Lamarre, doc. 8.1.20; Guy Grenier, doc. 8.1.21; Alexandre Nadon, doc. 8.1.25; Anne-Marie Beaulieu, doc. 8.1.31; Vivian McKoy, doc. 8.1.33.

⁵⁹ Véronique Fournier, doc. 7.31, p. 2.

⁶⁰ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4; Leah C, doc. 8.1.39.

⁶¹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4.

⁶² Compte rendu de la rencontre préparatoire entre la commission et la SDCW, doc. 6.3, p. 4.

Cela dit, bien que ces situations regrettables se soient présentées, la commission a pu constater, tout au long du processus de consultation, que les personnes présentes aux diverses activités ont participé de façon respectueuse, tout en ayant à l'esprit la possibilité de concilier librement plusieurs points de vue.

2.2 La mobilité

De manière générale, les enjeux de mobilité formulés portent d'abord sur le partage de l'espace public entre les piétons et les véhicules. Les participants sont globalement d'avis qu'à cet égard, la Ville devrait repenser la place qu'elle réserve aux différents usagers.

De manière plus spécifique, les participants se sont prononcés quant aux impacts anticipés de la piétonnisation à l'année sur le stationnement, les populations plus vulnérables et les changements à la circulation dans le quartier. La place du transport en commun dans un contexte de piétonnisation a aussi été une source de divergences.

Plusieurs opinions exprimées militent en faveur d'une augmentation de la place destinée aux piétons dans le contexte actuel d'une réflexion portant sur la réévaluation des besoins de mobilité dans la ville⁶³. Ainsi, de nombreuses personnes saluent la possibilité de réaffecter des espaces jadis consacrés aux véhicules motorisés afin de donner aux piétons plus d'espace⁶⁴, ce qui rendrait ainsi leurs déplacements plus sécuritaires⁶⁵.

À l'opposé, d'autres soulignent que dans un contexte de piétonnisation où les espaces seraient partagés avec d'autres types de mobilité (ex. : les vélos et les triporteurs, entre autres), les piétons ne se trouveraient pas forcément dans une situation plus avantageuse⁶⁶. Dans le même ordre d'idée, plusieurs personnes se sont prononcées sur les impacts positifs que la piétonnisation aurait sur la mobilité des populations vulnérables. D'un côté, on signale que l'adaptation de l'environnement urbain aux besoins des plus vulnérables (ex. : se déplacer avec une poussette⁶⁷ ou utiliser un fauteuil roulant⁶⁸) améliore la qualité de vie de l'ensemble de la population⁶⁹. Au contraire, les populations à besoins spécifiques comme les personnes âgées ou à mobilité réduite ne sont pas convaincues des avantages de la piétonnisation; certains y voient

⁶³ Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 1; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.33; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.53; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.138.

⁶⁴ Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 7; Lucy Kramer Davidge, doc. 7.35, p. 1; Marion Séré, doc. 8.1.27.

⁶⁵ Véronique Fournier, doc. 7.31, p. 1; Emmanuelle Blanchette, doc. 7.49, p. 1; Gio Olmos, doc. 7.54, p. 1; Christine Chenard, doc. 8.1.22.

⁶⁶ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 4; Sylvain Fleury, doc. 7.46, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4; Anne Évangeline LeBlanc, doc. 7.65, p. 2.

⁶⁷ Jessica Nicksy, doc. 7.45, p. 1; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.126; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.192.

⁶⁸ David James Doulton, doc. 8.1.16; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.153.

⁶⁹ Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 1; Gio Olmos, doc. 7.54, p. 1; David James Doulton, doc. 8.1.16; Marion Séré, doc. 8.1.27.

plutôt des obstacles et des difficultés supplémentaires⁷⁰. Par exemple, certains estiment que piétonniser la rue rendrait les services médicaux réguliers « *inaccessibles ou trop difficiles à atteindre, ce qui pourrait compromettre leur santé, leur bien-être et augmenter l'isolement social*⁷¹ ».

Un autre élément lié à la mobilité et aux changements qu'apporterait une éventuelle piétonnisation à l'année de la rue Wellington porte sur les déplacements, tant à l'intérieur que vers l'extérieur du quartier. De façon large, certains notent que la piétonnisation aurait des effets positifs en matière de mobilité, puisqu'elle « *inciterait les gens à utiliser le transport en commun*⁷² », permettrait de le réorganiser⁷³ et donnerait la possibilité aux résidents de se déplacer d'une manière différente, notamment plus active⁷⁴.

Pour d'autres, la réorganisation du réseau de transport en commun dans le quartier aurait un impact négatif considérable sur la façon dont les gens s'en servent à l'heure actuelle. Selon une participante, « *la fermeture de la rue entraînera des détours qui augmenteront la congestion sur les rues avoisinantes, rendant les trajets quotidiens plus stressants et chronophages*⁷⁵ ». Pour plusieurs, elle implique aussi le déplacement des arrêts d'autobus vers des rues avoisinantes en rendant de ce fait leur accès plus difficile surtout pour les personnes à mobilité réduite⁷⁶, et ce, dans un contexte où les fréquences de lignes d'autobus diminuent⁷⁷.

La piétonnisation à l'année pourrait, selon certains, apporter des changements au niveau de la circulation automobile, changements positifs qui persisteraient dans l'ensemble du quartier. Des participants indiquent que la piétonnisation ne déplacerait pas forcément la circulation des véhicules vers les rues et ruelles avoisinantes⁷⁸. À *contrario*, plusieurs personnes signalent que c'est plutôt un problème lors de la piétonnisation estivale⁷⁹; d'autres craignent que ce soit le cas une fois la piétonnisation à l'année réalisée⁸⁰. Verdun étant un quartier enclavé, la circulation de transit et le trafic affecte la fluidité dans les rues

⁷⁰ Gilles Leclerc, doc. 7.4, p. 2; Boutique d'animaux Chico, doc. 7.38, p. 2; Francine Deslongchamps, doc. 8.1.8; Linda Telfer, doc. 8.1.24; Lisette Tardy, doc. 8.1.37; Donna D, doc. 8.1.40; Micheline Ulrich, doc. 8.1.41; Judith Ritchie, doc. 8.1.42.

⁷¹ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Donna D, doc. 8.1.40.

⁷² Amelia Moses, doc. 7.28, p. 1.

⁷³ Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Fois, doc. 7.5, p. 5; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.54.

⁷⁴ Victor St-Louis, doc. 7.56, p. 1.

⁷⁵ Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4.

⁷⁶ Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5; Jana Bara, doc. 8.1.3; Michel Roy, doc. 8.1.15; Micheline Dupuis, doc. 8.1.17; Myka Normandin, doc. 8.1.26; Lucie Hébert, doc. 8.1.32; Richard Latreille, doc. 8.1.36; Lisette Tardy, doc. 8.1.37; Rosemary Doskus, doc. 8.1.43.

⁷⁷ Sylvain Fleury, doc. 7.46, p. 1; Yves Prescott, doc. 8.1.1; Lisette Tardy, doc. 8.1.37.

⁷⁸ Owen Waygood et Mayra Waygood. Présentation, doc. 7.9.1, p. 62 et 64; Josianne Lafantaisie, doc. 7.24, p. 1; Matthieu St-Denis, doc. 7.68, p. 4; Gilles Leclerc, doc. 7.4, p. 1.

⁷⁹ Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 6; Gilles Leclerc, doc. 7.4, p. 3; Josianne Lafantaisie, doc. 7.24, p. 1; Matthieu St-Denis, doc. 7.68, p. 4; Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5.

⁸⁰ Clody Dupuis, doc. 7.14, p. 1; Sylvain Fleury, doc. 7.46, p. 1; Association des copropriétaires du 3770 boulevard LaSalle, doc. 7.47, p. 1; Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5; Richard Latreille, doc. 8.1.36.

avoisinentes. Un autre changement préoccupant est la circulation des véhicules d'urgence qui pourrait être affectée alors qu'elle devrait pourtant être garantie en tout temps⁸¹.

Les changements à la circulation dans le quartier ne se limitent pas à la quantité de véhicules dans les rues avoisinentes. Certains s'inquiètent aussi du fait que la circulation soit devenue plus difficile dans le quartier au cours des dernières années : « *la circulation automobile n'est pas fluide DU TOUT lors des mois d'été quand elle est fermée. Rendre Wellington inaccessible aux autos va causer du trafic*⁸² ». Non seulement il est plus difficile de se déplacer, mais aussi d'assurer la livraison pour de nombreux commerces⁸³.

Enfin, au niveau du stationnement, un citoyen estime qu'une éventuelle piétonnisation à l'année aurait peu d'impact⁸⁴. Pour d'autres, la pénurie d'espaces de stationnement dans le quartier pourrait accroître les conflits entre les résidents et les visiteurs⁸⁵.

2.3 L'accessibilité

En matière d'accessibilité et sans surprise, les opinions sont aussi partagées quant à l'impact qu'aurait la piétonnisation de la rue Wellington à l'année sur la population de Verdun.

Un enjeu important est la façon dont les personnes -citoyens ou visiteurs- s'approprieraient différemment l'espace. À ce sujet, une participante s'interroge : « *au-delà de la piétonnisation de Wellington, la vraie question est, quelle place le piéton devrait-il avoir à Verdun? Et la voiture?*⁸⁶ » Certains anticipent une accessibilité accrue en raison d'un nouvel équilibre entre les piétons et les voitures grâce à la piétonnisation⁸⁷. D'autres, en revanche, voient dans l'impossibilité d'utiliser une voiture un facteur majeur impactant leur accès à la mobilité puisqu'ils en dépendent⁸⁸.

Même si certains commerces de la rue Wellington sont déjà accessibles pour les gens en fauteuil roulant⁸⁹, plusieurs ne sont pas accessibles en raison d'obstacles persistants, notamment l'absence de rampes

⁸¹ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Gilles Leclerc, doc. 7.4, p. 2; Udayan Sen, doc. 7.21, p. 1; Pierre Gaudette, doc. 7.25, p. 1; Matthieu St-Denis, doc. 7.68, p. 4; Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5; Richard Latreille, doc. 8.1.36.

⁸² Sabrina Robert, doc. 8.1.6.

⁸³ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 2; Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 7; SDC Wellington. Présentation, doc. 7.7.1, p. 4; Sophie Bergeron, doc. 7.10, p. 2; Matthieu St-Denis, doc. 7.68, p. 4; Sabrina Robert, doc. 8.1.6; Sylvie Rivard, doc. 8.1.34.

⁸⁴ Colin Arrowsmith, doc. 7.63, p. 9.

⁸⁵ Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 4; Gontran Latour, doc. 7.12, p. 2; Myriam Bordeleau, doc. 7.15, p. 2; Josianne Lafantaisie, doc. 7.24, p. 1; Sabrina Robert, doc. 8.1.6; Yves Godin, doc. 8.1.9; Cheryl Arcouette, doc. 8.1.35; Richard Latreille, doc. 8.1.36.

⁸⁶ Mélanie Lepage, doc. 7.61.

⁸⁷ Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 7; Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 2-3; Pauline Anunciacion, doc. 7.16, p. 2; Jean-Roger Caron-Ma, doc. 7.44, p. 1; Mélanie Lepage, doc. 7.61, p. 1.

⁸⁸ SDC Wellington, doc. 7.7, p. 2; Pierre Gaudette, doc. 7.25, p. 1; Nadia Gagnon, doc. 7.51, p. 2; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 5; Ex aequo, doc. 7.57, p. 3; MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 3.

⁸⁹ David James Doulton, doc. 8.1.16.

d'accès. Certains participants estiment qu'un réaménagement de la rue dans un contexte de piétonnisation à l'année serait l'occasion de la rendre davantage accessible pour tous⁹⁰. D'autres estiment plutôt que la piétonnisation affecterait les personnes ayant besoin de services médicaux⁹¹, ainsi que les personnes à mobilité réduite ou ayant des besoins spéciaux (ex. : familles avec de jeunes enfants)⁹². En outre, les restrictions aux automobiles risqueraient d'aggraver l'accès aux services essentiels pour les personnes vivant avec un handicap puisque les tronçons de rues sont longs en raison de la morphologie urbaine de Verdun où les quadrilatères bâtis sont eux-mêmes très longs⁹³. Dans la même perspective, la pharmacie Jean Coutu note : « *diminuer l'accès ou plutôt réduire l'accès à la pharmacie pourrait nuire à des soins de santé. [...] Ce qui fait en sorte que c'est des gens, naturellement, qui ont des problèmes de mobilité réduite, des problèmes de déplacement, des choses comme ça. Donc, c'est sûr qu'on juge ces gens-là plus vulnérables*⁹⁴ ».

Pour des commerces, une accessibilité véhiculaire réduite pourrait directement affecter leurs profits. En effet, certains commerçants craignent que leur clientèle régionale hésite dorénavant à se rendre dans la rue Wellington si elle n'a pas l'assurance de pouvoir se stationner facilement et à proximité⁹⁵. Sans compter que la livraison s'en trouverait compliquée.

De plus, des personnes considèrent que les changements au transport en commun engendrés par la piétonnisation rendent la rue Wellington moins accessible, en partie, en raison des impacts sur le transport adapté⁹⁶. Les solutions proposées ne seraient pas suffisamment efficaces⁹⁷ ou risqueraient de ne pas prendre en compte les besoins des piétons pendant la saison hivernale comme le déneigement adéquat des trottoirs⁹⁸ et l'augmentation des distances de déplacement⁹⁹.

⁹⁰ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 9; Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 5.

⁹¹ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Phil Zahles, doc. 7.52, p. 2; Pharmacie Jean Coutu (Transcription), doc. 7.75, p. 2.

⁹² Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 6; Sophie Bergeron, doc. 7.10, p. 2-3; Clody Dupuis, doc. 7.14, p. 2; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 14; Myka Normandin, doc. 8.1.26; Micheline Ulrich, doc. 8.1.41.

⁹³ RAPLIQ, doc. 7.8, p. 3; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 2-3.

⁹⁴ Pharmacie Jean Coutu (Transcription), doc. 7.75, p. 2-3.

⁹⁵ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 2; Gontran Latour, doc. 7.12, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4; MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 2.

⁹⁶ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 5; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 6; RAPLIQ, doc. 7.8, p. 5; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4; Branche d'Olivier, doc. 7.73, p. 2; Pauline Dubé, doc. 7.77, p. 2; Lisette Tardy, doc. 8.1.37; Rosemary Doskus, doc. 8.1.43.

⁹⁷ Anne Évangeline Leblanc, doc. 7.65, p. 2; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.2.

⁹⁸ Judith Ritchie, doc. 8.1.42; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.143 et 8.2.1.217.

⁹⁹ Micheline Dupuis, doc. 8.1.43; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.344.

2.4 La qualité de vie

La qualité de vie est un enjeu multifactoriel où les impacts perçus de diverses dimensions sont différents d'un citoyen à l'autre. Ainsi, parmi les changements que la piétonnisation apporterait, on note le sentiment de sécurité, la réduction de la pollution, le verdissement, la socialisation et la cohabitation.

De nombreuses personnes soulignent l'impact positif que la piétonnisation aurait quant à leur sécurité personnelle lorsqu'elles se trouvent dans la rue Wellington¹⁰⁰. À ce propos, une citoyenne écrit : *« je me sens vraiment plus en sécurité pis plus heureuse ici, surtout pendant mes visites en soirée. Je suis convaincue que de rendre ça permanent à l'année serait un ajout vraiment génial à la culture de Verdun et de notre ville en général¹⁰¹ »*.

Pour d'autres, au contraire, les conditions de sécurité pourraient potentiellement se dégrader. Pour ces personnes, le sentiment de sécurité est actuellement absent en raison du manque de lumière ou des interventions de déneigement inefficaces, des enjeux que l'initiative de piétonnisation ne comble pas¹⁰². Pour ces mêmes personnes, des changements dans la circulation accentueraient la perception du danger pour les citoyens résidant ou utilisant les rues avoisinantes et qui recevraient un flux additionnel d'automobiles ne circulant plus dans la rue Wellington¹⁰³. Ainsi a-t-on souligné que *« c'est une illusion de penser que la rue Wellington fermée à la circulation va réduire le nombre de voitures; celles-ci vont se diriger dans les rues environnantes¹⁰⁴ »*.

Un autre argument soumis est celui de l'impact que la piétonnisation aurait sur la pollution dans les environs de la rue Wellington. Alors que certaines personnes insistent sur le fait qu'elle réduirait la pollution¹⁰⁵, d'autres signalent que celle-ci augmenterait dans les rues avoisinantes due au déplacement de la circulation¹⁰⁶. De la même façon, ils considèrent que ces changements augmenteraient le bruit¹⁰⁷.

¹⁰⁰ Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 6; Pauline Anunciacion, doc. 7.16, p. 2; Denise Audette, doc. 7.18, p. 1; Hakim Sheriff, doc. 7.20, p. 1; Philippe Lebel, doc. 7.23, p. 1; Emily Luu, doc. 7.26, p. 1; Anaïssia Franca, doc. 7.29, p. 1; Véronique Levy, doc. 7.32, p. 1; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 2; Anthony Crockford et Marieke Head, doc. 7.43, p. 1; Jean-Roger Caron-Ma, doc. 7.44, p. 1; Emmanuelle Blanchette, doc. 7.49, p. 1; Sarah Lake, doc. 7.58, p. 1; Tara Gallimore, doc. 7.62, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18; Leah C, doc. 8.1.39.

¹⁰¹ Denise Audette, doc. 7.18, p. 1.

¹⁰² Mona Lordache, doc. 7.30, p. 1; Hélène Lord, doc. 8.1.5.

¹⁰³ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 8; Clody Dupuis, doc. 7.14, p. 1; Myriam Bordeleau, doc. 7.15, p. 1; Josianne Lafantaisie, doc. 7.24, p. 1; Association des copropriétaires du 3770 boulevard LaSalle, doc. 7.47, p. 1; Denise Richard, doc. 7.79, p. 3.

¹⁰⁴ Association des copropriétaires du 3770 boulevard LaSalle, doc. 7.47, p. 1.

¹⁰⁵ Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 6; Pauline Anunciacion, doc. 7.16, p. 2; Anaïssia Franca, doc. 7.29, p. 1; Véronique Levy, doc. 7.32, p. 1; Chantal Matin, doc. 7.39, p. 1; Konrad Obritzhauser, doc. 7.40, p. 1; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 2; Tara Gallimore, doc. 7.62, p. 1; Laboratoire d'écologie urbaine et de paysage de l'Université Concordia. Transcription, doc. 7.69.1, p. 2; Hélià Taheri, doc. 8.1.18; Leah C, doc. 8.1.39.

¹⁰⁶ Gilles Leclerc, doc. 7.4, p. 1; Clody Dupuis, doc. 7.14, p. 1; Association des copropriétaires du 3770 boulevard LaSalle, doc. 7.47, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 5; Denise Richard, doc. 7.79, p. 3; Lise Legault, doc. 8.1.30.

¹⁰⁷ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 8; Clody Dupuis, doc. 7.14, p. 1; Association des copropriétaires du 3770 boulevard LaSalle, doc. 7.47, p. 1; Phil Zahles, doc. 7.52, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 5; Denise Richard, doc. 7.79, p. 3.

Pour plusieurs personnes, une rue Wellington piétonne à l'année créerait un fort sentiment de communauté, car celle-ci serait un endroit idéal pour socialiser et relaxer¹⁰⁸. Des participants soulignent également qu'elle serait plus attrayante¹⁰⁹, donnerait une liberté de mouvement dans le quartier¹¹⁰, améliorerait la cohabitation¹¹¹ et comblerait les besoins de tiers-lieux dans la ville¹¹². En somme, la rue Wellington serait plus paisible¹¹³ et pourrait changer le mode de vie en ville¹¹⁴. De la même façon, elle aurait aussi des bénéfices directs sur la santé en faisant ressortir les avantages d'être piéton¹¹⁵.

En revanche, d'autres personnes anticipent que la piétonnisation de la rue Wellington à l'année apporterait une augmentation potentielle de comportements désagréables aux riverains (à l'instar des fêtes, de la consommation de substances, des déchets, etc.)¹¹⁶, et changerait les dynamiques propres au quartier en matière de stationnement ou de livraison¹¹⁷ – ce qui affecterait négativement la qualité de vie des résidents vivant à proximité de la rue Wellington.

De plus, certains estiment qu'une rue Wellington piétonne pourrait avoir ultimement d'autres impacts négatifs importants comme l'augmentation de l'isolement des personnes âgées¹¹⁸, la création de déserts alimentaires¹¹⁹, la réduction de l'accès aux services essentiels¹²⁰ et l'augmentation des impôts fonciers¹²¹.

¹⁰⁸ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 4; Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 5; Owen Waygood et Mayra Waygood, doc. 7.9, p. 1 et 13; Owen Waygood et Mayra Weygood. Présentation, doc. 7.9.1, p. 57; Pauline Anunciacion, doc. 7.16, p. 2; Alistaire Beauprie, doc. 7.17, p. 1; Denise Audette, doc. 7.18, p. 1; Victoria Stanton, doc. 7.19, p. 1; Philippe Lebel, doc. 7.23, p. 1; Mikhail Ovsyanikov, doc. 7.27, p. 1; Anaissia Franca, doc. 7.29, p. 1; Véronique Levy, doc. 7.32, p. 1; Alexander Becker, doc. 7.33, p. 1; James Anawati, doc. 7.34, p. 1; Chantal Matin, doc. 7.39.1, p. 1; Konrad Obritzhauser, doc. 7.40, p. 1; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 2; Michi Waygood, doc. 7.55, p. 1; Sarah Lake, doc. 7.58, p. 1; Dominic Caterina, doc. 7.60, p. 1; Hélia Taheri, doc. 8.1.18; Marion Séré, doc. 8.1.27.

¹⁰⁹ Akhil Garg, doc. 7.22, p. 1; Philippe Lebel, doc. 7.23, p. 1; Emily Luu, doc. 7.26, p. 1; Sarah Lake, doc. 7.58, p. 1; Leah C, doc. 8.1.39.

¹¹⁰ Emmanuelle Blanchette, doc. 7.49, p. 1.

¹¹¹ Marion Séré, doc. 8.1.27; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.264 et 8.2.1.418.

¹¹² Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 12-13; Mikhail Obsyannikov, doc. 7.27, p. 1; Victor St-Louis, doc. 7.56, p. 4; La Well piétonne, doc. 7.67, p. 3.

¹¹³ Mo Courtney, doc. 7.50, p. 1.

¹¹⁴ Claire Peyrache, doc. 7.66, p. 1.

¹¹⁵ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 10; Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 6; Laboratoire d'écologie urbaine. Transcription, doc. 7.69.1, p. 2; Mathias Van Halst, doc. 8.1.7; Hélia Taheri, doc. 8.1.18; Marion Séré, doc. 8.1.27; Mélanie Lepage, doc. 7.61, p. 1.

¹¹⁶ Pierre Gaudette, doc. 7.25, p. 1; Lise Legault, doc. 8.1.30.

¹¹⁷ Phil Zahles, doc. 7.52, p. 1; David James Doulton, doc. 8.1.16.

¹¹⁸ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Linda Telfer, doc. 8.1.24.

¹¹⁹ Mona lordache, doc. 7.30, p. 1.

¹²⁰ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4.

¹²¹ Sylvie Séguin, doc. 7.41, p. 1; Denise Richard, doc. 7.79, p. 3; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.208.

Finalement, d'autres soutiennent que la piétonnisation à l'année de la rue Wellington favoriserait tout de même une réflexion approfondie sur le potentiel de verdissement du quartier¹²² et sur la façon de prendre en considération la crise climatique¹²³.

2.5 L'animation

Au cours des dernières années, l'animation, qui comprend des activités artistiques et culturelles, a joué un rôle important dans le déroulement et la consolidation de l'expérience de la rue Wellington durant la piétonnisation estivale. Bien que les conditions estivales soient différentes de ce qui prévaut le reste de l'année, plusieurs personnes estiment que l'animation lors d'une éventuelle piétonnisation à l'année pourrait s'adapter aux conditions saisonnières changeantes¹²⁴. Par exemple, l'ajout de jeux ou d'activités hivernales, à l'instar de Cabane-Panache¹²⁵, devrait s'inscrire dans la continuité de ce qui se fait au cours de la piétonnisation actuelle¹²⁶.

Parmi la panoplie d'activités envisagées en été ou à d'autres moments dans l'année se trouvent des projections de cinéma en plein air, des marchés agricoles, des activités de danse, d'expositions d'art, de spectacles de rue, d'espaces pour artistes et de présentations musicales¹²⁷. Ces différents types d'activités contribuent tant à la création d'un sentiment de communauté qu'à l'attraction de nouveaux usagers et clients¹²⁸.

Finalement, tandis que certains estiment que la piétonnisation ne devrait avoir lieu qu'aux moments où il y a des événements¹²⁹, d'autres y voient un risque important de surtourisme en raison de la grande concentration de personnes lors d'événements¹³⁰.

¹²² Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 5-6 et 10; Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 7; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 2; Tara Gallimore, doc. 7.62, p. 1; Claire Peyrache, doc. 7.66, p. 1; La Well piétonne, doc. 7.67, p. 3-4; Laboratoire d'écologie urbaine. Transcription, doc. 7.69.1, p. 3-4.

¹²³ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1.

¹²⁴ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 6 et 10; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 9; Véronique Levy, doc. 7.32, p. 1; Konrad Obritzhauser, doc. 7.40, p. 1; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 2; Anthony Crockford et Marieke Head, doc. 7.43, p. 1; Nadia Gagnon, doc. 7.51, p. 2; Leah C, doc. 8.1.39.

¹²⁵ Anaïssia Franca, doc. 7.29, p. 1; Véronique Levy, doc. 7.32, p. 1; Chantal Matin, doc. 7.39, p. 1.

¹²⁶ Mikhail Obsyannikov, doc. 7.27, p. 1; Anaïssia Franca, doc. 7.29, p. 1; Véronique Levy, doc. 7.32, p. 1; Jean-Roger Caron-Ma, doc. 7.44, p. 2.

¹²⁷ Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 8-9; Pauline Anunciacion, doc. 7.16, p. 2; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 1; Anthony Crockford et Marieke Head, doc. 7.43, p. 1; Jessica Nicksy, doc. 7.45, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18.

¹²⁸ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 4; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 9; Amelia Moses, doc. 7.28, p. 1; Ouassila Guerfi, doc. 8.1.2.

¹²⁹ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 2; Anne Évangéline Leblanc, doc. 7.65, p. 4; Branche d'Olivier, doc. 7.73, p. 13.

¹³⁰ Vladimir Ulman, doc. 7.59, p. 1-2.

2.6 L'activité commerciale

L'enjeu central au cœur des débats a été l'affectation principalement commerciale de la rue Wellington, comportant aussi bien des commerces de proximité attirant une clientèle locale que des commerces de destination ciblant une clientèle métropolitaine. Si plusieurs reconnaissent que le projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington pourrait avoir un impact significatif sur sa dynamique commerciale, ils ne s'entendent guère sur les répercussions positives ou négatives que le projet engendrerait. Ici aussi, des opinions parfois clivées ont pu être observées, particulièrement lorsqu'il s'agit de types de commerce, gagnants ou perdants, lors de la piétonnisation estivale.

Plusieurs citoyens estiment que la piétonnisation à l'année est un gage de prospérité pour le commerce local, comme cela a été le cas ailleurs dans le monde¹³¹. En effet, l'initiative faciliterait les achats¹³², améliorerait l'expérience client¹³³ et favoriserait l'investissement à long terme, en particulier pour les restaurants¹³⁴. En revanche, d'autres font remarquer que les revenus de certains commerces se trouvant actuellement dans la rue Wellington ont diminué depuis le début de la piétonnisation estivale (entre 10 % et 20 % selon le type de commerce)¹³⁵. Ces baisses affectent particulièrement les commerces de détail, notamment les épiceries, les lunetteries, les animaleries, les magasins spécialisés comme ceux de vêtements de grande taille et de souliers¹³⁶.

Plusieurs commerçants ont indiqué que l'absence de prévisibilité dans les aménagements était aussi une préoccupation majeure. Ces derniers souhaitent une planification claire et à long terme pour adapter leurs stratégies d'affaires et éviter d'être pris de court par des changements soudains. Une prévisibilité sur plusieurs années leur permettrait de mettre en place des mesures d'accompagnement adaptées¹³⁷. Autrement, certains craignent un impact négatif sur les profits à long terme des commerces, voire sur leur survie¹³⁸. En effet, dans un contexte où l'inflation exerce déjà une pression importante, une baisse du chiffre d'affaires en raison de la piétonnisation permanente pourrait être suffisante pour provoquer des fermetures. Une transformation mal maîtrisée de l'artère commerciale pourrait ainsi affaiblir son dynamisme

¹³¹ Owen et Mayra Waygood, doc. 7.9, p. 12; Chantal Matin, doc. 7.39, p. 1; Sarah Lake, doc. 7.58, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18; Leah C, doc. 8.1.39.

¹³² Matthias Van Halst, doc. 8.1.7.

¹³³ Emmanuelle Blanchette, doc. 7.49, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18.

¹³⁴ Rami Kuret, doc. 7.42, p. 1.

¹³⁵ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 1; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 3; SDC Wellington. Présentation, doc. 7.7.1, p. 3; Atelier Boutique Harricana Canadian Hat, doc. 7.37, p. 1; Boutique d'animaux Chico, doc. 7.38, p. 1; Branche d'Olivier, doc. 7.73, p. 3; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 21; Francine Deslongchamps, doc. 8.1.8.

¹³⁶ Compte rendu de la rencontre préparatoire entre la commission et la SDCW, doc. 6.3, p. 4.

¹³⁷ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4; Le Verdun Beach, doc. 7.76, p. 2.

¹³⁸ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 1; SDC Wellington. Présentation, doc. 7.7.1, p. 3; Nadia Gagnon, doc. 7.51, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4-5; Mathieu St-Denis, doc. 7.68, p. 2; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 25.

et compromettre son attractivité à long terme¹³⁹. À cela s'ajoutent les difficultés de livraison, qui se traduiraient inévitablement par une augmentation des coûts¹⁴⁰.

Un autre enjeu ayant suscité des opinions divergentes est l'impact que les non-résidents ont sur la vitalité commerciale du secteur. Alors que certaines personnes y voient un avantage pour le commerce local¹⁴¹, d'autres font remarquer que les non-résidents fréquentant la rue piétonne ne sont pas forcément des clients. Même en faisant des achats occasionnels, ils ne pourraient à eux seuls garantir la viabilité et la stabilité des commerces¹⁴².

Divers autres enjeux commerciaux associés à la piétonnisation à l'année ont été soulevés par les participants. Les clients réguliers visitant la rue en voiture auraient tendance à éviter le secteur et à se rendre ailleurs pour faire leurs achats¹⁴³. À ce propos, une citoyenne écrit : « *Les gens développent de plus en plus le réflexe d'aller sur la rive sud pour faire leur achat*¹⁴⁴ ». Les changements d'habitude de cette clientèle difficile à récupérer affecteraient en particulier des commerces proposant des produits spécialisés tels que les vêtements de grande taille¹⁴⁵, les médicaments et produits et services liés à la santé¹⁴⁶, la boucherie¹⁴⁷ et les produits difficiles à transporter sans voiture (ex. : la nourriture et la litière pour animaux¹⁴⁸, les produits de quincaillerie¹⁴⁹, etc.).

La piétonnisation aurait également comme conséquence des changements dans la dynamique commerciale du secteur en exerçant une pression vers certains types de commerces, au détriment d'autres qui ne profitent guère de la piétonnisation. Incidemment, un tel changement dans la composition commerciale de la rue s'observe déjà depuis que la rue est piétonnisée durant l'été. Pour un groupe de participants, la rue Wellington piétonne à l'année deviendrait une destination où des marchés éphémères

¹³⁹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4.

¹⁴⁰ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 2; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 6; Gilles Leclerc. Présentation, doc. 7.4.1, p. 2; SDC Wellington. Présentation, doc. 7.7.1, p. 4; Sophie Bergeron, doc. 7.10, p. 2; Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5.

¹⁴¹ Jean-Roger Caron-Ma, doc. 7.44, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18; Leah C, doc. 8.1.39.

¹⁴² Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 1; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 2 et 12; Atelier Boutique Harricana Canadian Hat 7.37, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4-5; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 22.

¹⁴³ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 2; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 7; Sophie Bergeron, doc. 7.10, p. 1; Gontran Latour, doc. 7.12, p. 1; Myriam Bordeleau, doc. 7.15, p. 1; Atelier Boutique Harricana Canadian Hat, doc. 7.37, p. 1; Boutique d'animaux Chico, doc. 7.38, p. 1; François Laporte, doc. 7.48, p. 1; Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5; Branche d'Olivier, doc. 7.73, p. 2; Yves Prescott, doc. 8.1.1; Yves Godin, doc. 8.1.9; Myka Normandin, doc. 8.1.26.

¹⁴⁴ Gontran Latour, doc. 7.12, p. 2.

¹⁴⁵ MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 2.

¹⁴⁶ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 3.

¹⁴⁷ Le Verdun Beach, doc. 7.76, p. 3.

¹⁴⁸ Boutique d'animaux Chico, doc. 7.38, p. 1.

¹⁴⁹ Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 17; Pierre Gaudette, doc. 7.25, p. 1; François Laporte, doc. 7.48, p. 1.

soutiendraient le commerce local¹⁵⁰. En revanche, un autre groupe estime que cela bouleverserait l'équilibre des composantes commerciales de la rue en favorisant, par exemple, la restauration au détriment d'autres types de commerce ne visant qu'une clientèle locale, ce qui n'est pas désirable¹⁵¹. Dans la même perspective, il est souligné que la piétonnisation à l'année pourrait entraîner la fermeture de commerces locaux et ainsi favoriser les grandes bannières¹⁵². Pour la catégorie des restaurants et bars, certains estiment que le chiffre d'affaires augmenterait avec le prolongement de la période propice aux terrasses extérieures¹⁵³. Pour d'autres, ce type de terrasses ne serait pas viable en dehors de la saison estivale à cause du climat et de la baisse d'achalandage en hiver¹⁵⁴.

Dans le même ordre d'idée, un déséquilibre entre l'offre destinée à la clientèle de passage et celle visant à combler les besoins quotidiens des résidents est perçue comme une menace envers la dynamique commerciale actuelle de la rue. Certains craignent que la piétonnisation à l'année accentue la transformation de la rue Wellington en artère commerciale à vocation essentiellement touristique au détriment de sa vocation locale. On craint enfin les risques d'embourgeoisement qui accentueraient la pression sur les loyers commerciaux et résidentiels, rendant plus difficile le maintien de petits commerces indépendants et mettant en péril l'équilibre actuel entre les commerces de destination et les commerces de proximité¹⁵⁵.

Malgré la grande variété des opinions sur l'activité commerciale, un consensus quant à la nécessité de maintenir un équilibre entre les différents types de commerces locaux et métropolitains de la rue Wellington se dégage. Plusieurs participants font remarquer que ce large éventail commercial permet de profiter de clientèles diversifiées au lieu de se concentrer sur un seul type de clientèle¹⁵⁶. Cette mixité favoriserait de plus la consolidation d'une identité communautaire forte¹⁵⁷.

Finalement, en lien avec l'activité économique de la rue Wellington, des participants sont préoccupés par d'autres effets potentiellement négatifs d'une piétonnisation à l'année, soit la spéculation immobilière ainsi que le risque de perte d'emplois que cette transformation pourrait entraîner¹⁵⁸.

¹⁵⁰ Rami Kuret, doc. 7.42, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18.

¹⁵¹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 3; SDC Wellington, doc. 7.7, p. 1; Gontran Latour, doc. 7.12, p. 2; Nadia Gagnon, doc. 7.51, p. 1; Mathieu St-Denis, doc. 7.68, p. 1; Francyne Arbour-Blier, doc. 8.1.28; Dominique Tremblay, doc. 8.1.29.

¹⁵² Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 3; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 10; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 5; Anne Évangeline Leblanc, doc. 7.65, p. 2.

¹⁵³ Chantal Matin, doc. 7.39, p. 1; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 1; Hélià Taheri, doc. 8.1.18.

¹⁵⁴ Chambre de commerce de Montréal Centre Sud Ouest, doc. 7.71, p. 5; Le Verdun Beach, doc. 7.76, p. 2.

¹⁵⁵ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 3; Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 4; p. 7; Mona Lordache, doc. 7.30, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4.

¹⁵⁶ Étude de marché 2023 – Promenade Wellington, doc. 4.2, p. 55; Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 3; Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 7; p. 12.

¹⁵⁷ Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 6; SDC Wellington, doc. 7.7, p. 6; Owen Waygood et Mayra Waygood, doc. 7.9, p. 15; Owen Waygood et Mayra Waygood. Présentation, doc. 7.9.1 p. 73; Roxanne L'Écuyer, doc. 7.36, p. 1.

¹⁵⁸ Yves Godin, doc. 8.1.9; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.208.

Des solutions proposées

Malgré les avis fort divergents sur la piétonnisation à l'année de la rue Wellington, une panoplie d'idées et de compromis ont été évoqués pour que le projet évolue vers une approche qui réponde aux attentes du plus grand nombre possible de personnes. Des propositions ont aussi été faites pour améliorer l'expérience de la piétonnisation estivale.

Une mesure ayant reçu de nombreux appuis est celle de limiter la zone de piétonnisation à l'année dans le secteur situé près de la station de métro De l'Église, soit de la rue de l'Église jusqu'à la rue Gordon. Une modification de la longueur du tronçon piétonnisé permettrait de conserver des espaces de stationnement et de faciliter l'accès aux commerces dépendant fortement de la clientèle motorisée. Cela aurait également pour effet d'encadrer la piétonnisation de façon à différencier l'expérience estivale de celle du reste de l'année¹⁵⁹. Ce secteur pourrait devenir une place publique permanente et fonctionner comme un noyau communautaire¹⁶⁰.

Une approche graduelle est aussi appuyée par de nombreux participants qui verraient des projets pilotes ou des phases comme une stratégie rassurante facilitant l'adaptation du commerce local à la transformation proposée¹⁶¹.

Les solutions de compromis proposées ne se limitent pas aux espaces à piétonniser ou à la façon de mettre en place ces mesures. De nombreux participants considèrent que la dimension temporelle devrait aussi être considérée au moment de penser à l'avenir global de la rue Wellington. Au lieu de piétonniser à l'année, certains proposent d'élargir la période actuelle de 105 jours jusqu'à 180 jours maximum, soit de mai à octobre¹⁶². Par ailleurs, un autre groupe de participants suggère que la piétonnisation hivernale soit limitée à des moments spécifiques comme lors de festivals, les soirées ou les fins de semaine, entre autres¹⁶³. Parmi les autres idées qui représenteraient un compromis se trouve la possibilité que la rue soit à sens unique¹⁶⁴, que la vitesse y soit réduite¹⁶⁵, et que l'on y aménage des mesures d'apaisement de la circulation¹⁶⁶.

¹⁵⁹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4.

¹⁶⁰ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4; Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 6; Anthony Campanelli, doc. 7.3, p. 8; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 7; Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 11; Véronique Fournier, doc. 7.31, p. 3; Roxane L'Écuyer, doc. 7.36, p. 1; Nadia Gagnon, doc. 7.51, p. 2; Ex aequo, doc. 7.57, p. 13; Dominic Caterina, doc. 7.60, p. 1; Céleste Trianon, doc. 7.72, p. 2 et 4.

¹⁶¹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 4; Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 10 et 11; Francine Grenier, doc. 7.1, p. 2; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 9; SDC Wellington, doc. 7.7, p. 6; Udayan Sen, doc. 7.21, p. 1-2; Roxane L'Écuyer, doc. 7.36, p. 1; Céleste Trianon, doc. 7.72, p. 2; MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 4.

¹⁶² Dave Fontaine, doc. 7.11, p. 1; Julie Drolet, doc. 7.13, p. 1; Véronique Fournier, doc. 7.31, p. 3; Roxane L'Écuyer, doc. 7.36, p. 1. Toutefois, cette mesure ne serait pas positive pour tous les commerçants, voir Atelier Boutique Harricana Canadian Hat, doc. 7.37, p. 1.

¹⁶³ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 2; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 32; François Laporte, doc. 7.48, p. 2; Anne Évangéline Leblanc, doc. 7.65, p. 4; Branche d'Olivier, doc. 7.73, p. 13; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 26.

¹⁶⁴ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 5; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.101.

¹⁶⁵ Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.132 et 8.2.1.138.

¹⁶⁶ Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.531.

Des participants aimeraient également que des changements importants soient apportés dans l'aménagement physique de la rue Wellington, notamment par un rehaussement de la chaussée au même niveau que le trottoir, à l'instar d'autres rues à Montréal¹⁶⁷. Ces aménagements devraient également prendre en considération les différentes clientèles en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite et les personnes aveugles et malvoyantes¹⁶⁸. Aussi, en matière d'inclusion des personnes à mobilité réduite, plusieurs participants proposent différentes mesures qui aideraient à rendre la rue Wellington plus accessible pour une diversité d'usagers. Parmi les mesures proposées, on suggère la mise en place de transports accessibles, dont des navettes et des solutions de micromobilité (vélo-cargo, trottinettes, etc.)¹⁶⁹, en plus de rendre la station de métro De l'Église universellement accessible¹⁷⁰. Toutefois, la circulation des vélos, trottinettes et autres véhicules légers devrait être bien encadrée, avec des ralentisseurs ou des mesures pour assurer une cohabitation sécuritaire¹⁷¹.

Une proposition largement partagée est le besoin d'avoir une information actualisée et précise sur l'ensemble des volets considérés pour entreprendre une transformation d'une telle envergure. De nouvelles études sur la circulation origine-destination et les impacts économiques et sociaux seraient essentielles pour que la communauté soit éclairée quant à la situation actuelle et aux possibles conséquences à la suite des transformations proposées¹⁷². Par ailleurs, pour plusieurs participants, la transparence, par l'entremise de comités consultatifs et de consultations citoyennes, constitue un prérequis fondamental¹⁷³.

On a également évoqué l'idée de mettre en place une fiducie d'utilité sociale¹⁷⁴ au sein de laquelle les citoyens pourraient s'exprimer et façonner les transformations envisagées. En devenant propriétaire des locaux, elle permettrait de stabiliser les loyers commerciaux et résidentiels et garantirait la pérennité de la piétonnisation¹⁷⁵. Par ailleurs, l'implication de la communauté dans la planification en amont des transformations de la rue Wellington est souhaitée¹⁷⁶.

¹⁶⁷ RAPLIQ, doc. 7.8, p. 5; Alexander Becker, doc. 7.33, p. 3; Jean-Roger Caron-Ma, doc. 7.44, p. 2; Jessica Nicksy, doc. 7.45, p. 1; Vladimir Ulman, doc. 7.59, p. 2; Dominic Caterina, doc. 7.60 p. 1; Tara Gallimore, doc. 7.62, p. 1; Anne Évangeline Leblanc, doc. 7.65, p. 3.

¹⁶⁸ RAPLIQ, doc. 7.8, p. 5; Udayan Sen, doc. 7.21 p. 1; Amelia Moses, doc. 7.28, p. 1; Alexander Becker, doc. 7.33, p. 3.

¹⁶⁹ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 5, 9 et 11-12; Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 2, 6; Véronique Fournier, doc. 7.31, p. 3; Victor St-Louis, doc. 7.56, p. 5; Maxime DeBleu, doc. 7.64, p. 1.

¹⁷⁰ Ex aequo, doc. 7.57 p. 10.

¹⁷¹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 5.

¹⁷² Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 2-3; Gabriel Imbeau, Xin Ben Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 3; Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 10; SDC Wellington, doc. 7.7, p. 5-6; RAPLIQ, doc. 7.8, p. 5; Owen Waygood et Mayra Waygood, Présentation, doc. 7.9.1, p. 17; Boutique d'animaux Chico, doc. 7.38, p. 2; MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 4.

¹⁷³ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 10 et 11; Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 11; RAPLIQ, doc. 7.8, p. 6; Udayan Sen, doc. 7.21, p. 1-2; Ex aequo, doc. 7.57, p. 4; MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 4.

¹⁷⁴ La Fiducie d'utilité sociale est une figure juridique pour gérer les propriétés communes et administrer les rentes de ces propriétés de façon horizontale. Voir Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 9-12.

¹⁷⁵ Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 7 et 10.

¹⁷⁶ Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 10; Roxanne L'Écuyer, doc. 7.36, p. 1.

Plusieurs solutions proposées concernent le stationnement aux environs de la rue Wellington. En particulier, certains participants estiment qu'il serait important de mettre en valeur le stationnement étagé existant dans la rue Ethel et desservant déjà le secteur¹⁷⁷, et de mener en même temps une réflexion majeure sur les autres stationnements qui pourraient desservir les résidents, les visiteurs et, tout particulièrement, ceux qui ont des besoins spécifiques en accessibilité. Il est également suggéré de réévaluer l'aménagement des rues parallèles avoisinantes, notamment la rue Verdun. Une analyse approfondie de la circulation dans le boulevard LaSalle est également souhaitée afin d'anticiper les impacts du détournement de la circulation automobile en cas de piétonnisation prolongée¹⁷⁸. D'autres soulignent que la planification du stationnement dans les environs de la rue Wellington doit aussi prendre en considération la nature variée des activités commerciales qui y ont lieu¹⁷⁹.

En ce qui concerne la forme urbaine de la rue Wellington, plusieurs solutions ont été mises de l'avant. Les participants indiquent que les espaces environnants (les rues, les intersections et les ruelles) doivent s'adapter à la réalité d'une rue piétonne¹⁸⁰. Cette réorganisation ne se limiterait d'ailleurs pas qu'à la forme urbaine, mais devrait aussi prendre en compte les usages et la façon dont les espaces sont utilisés par les différentes clientèles. Parmi ces considérations se trouveraient les besoins des populations à mobilité réduite, la place pour les véhicules d'urgence¹⁸¹ et le sens de la circulation¹⁸². D'autres transformations proposées incluent la réalisation d'un écran d'intimité dans la rue Wellington ou encore le verdissement de la rue pour rendre plus confortable l'expérience des utilisateurs¹⁸³.

En matière de mobilité et d'impact que cette dimension aurait sur l'accessibilité, plusieurs solutions furent envisagées. Les solutions de logistique commerciale notamment avec l'ajout de zones de déchargement aménagées et de plages horaires spécifiques pour faciliter les livraisons, l'organisation du transport en commun, l'accès des personnes âgées aux commerces et le partage de l'espace entre plusieurs modes

¹⁷⁷ Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 26; SDC Wellington, doc. 7.7, p. 5; Sophie Bergeron, doc. 7.10, p. 3; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.36.

¹⁷⁸ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 5; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.161.

¹⁷⁹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 5; Frédéric Dejean et Pascal Mallejac, doc. 7.6, p. 11; RAPLIQ, doc. 7.8, p. 5; Emmanuelle Blanchette, doc. 7.49, p. 1; MH Grover et fils, doc. 7.78, p. 4.

¹⁸⁰ Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 2-4; Sophie Bergeron, doc. 7.10, p. 3; Emily Luu, doc. 7.26, p. 1; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 3; Emmanuelle Blanchette, doc. 7.49, p. 1; Ex aequo, doc. 7.57, p. 5; Dominic Caterina, doc. 7.60, p. 1.

¹⁸¹ RAPLIQ, doc. 7.8, p. 5; Exaequo, doc. 7.57, p. 5.

¹⁸² Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 5; Vladimir Ulman, doc. 7.59, p. 2; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.115.

¹⁸³ Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 25; Hakim Sheriff, doc. 7.20, p. 1; Amelia Moses, doc. 7.28, p. 1; Chantal Matin, doc. 7.39, p. 1; Dominic Caterina, doc. 7.60, p. 1.

de mobilité devraient toutes être considérées¹⁸⁴. L'idée d'un entrepôt de proximité a aussi été évoquée pour centraliser les marchandises et limiter les perturbations dans la rue lors des livraisons¹⁸⁵.

En somme, les solutions proposées reflètent les intentions de trouver des compromis acceptables pour la plupart des gens. En outre, elles démontrent l'importance de mener des transformations de façon à inclure les parties prenantes, plutôt que dans un esprit d'imposition d'une vision à laquelle les principaux intéressés n'auraient pas participé.

¹⁸⁴ Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7, p. 9; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 2; SDC Wellington, doc. 7.7, p. 6; Gontran Latour, doc. 7.12, p. 2; Rami Kuret, doc. 7.42, p. 3; Victor St-Louis, doc. 7.56, p. 4; Anne Évangéline Leblanc, doc. 7.65, p. 3; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 5; Camille Tremblay, doc. 8.1.4; Hélia Taheri, doc. 8.1.18; Dominique Tremblay, doc. 8.1.29.

¹⁸⁵ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 5; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.186.



RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

Projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington
Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants



3 Les constats et l'analyse de la commission

Ce troisième chapitre fait état des différents constats et recommandations qu'a pu établir la commission en prenant connaissance des opinions des citoyens et groupes intéressés par le projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington.

3.1 L'initiative citoyenne pour une Well piétonne

La commission tient à saluer l'engagement et le sens civique qui anime la démarche de l'initiateur. En effet, dans une démocratie, il est sain que la population puisse soulever des idées novatrices ou peu mises de l'avant, et que les bénéfices attendus pour la population soient discutés et étudiés ouvertement.

Cela dit, puisqu'il s'agissait d'une initiative citoyenne peu commune, les citoyens et les parties prenantes concernées n'avaient pas tous la même compréhension de la démarche et de sa portée. Par exemple,

beaucoup de participants avaient l'impression que la proposition émanait de l'arrondissement ou était soutenue par lui. Pourtant, la présente consultation provenait de l'initiative d'un simple citoyen, bien qu'il ait pu mobiliser plus 3 000 personnes habitant Verdun pour supporter son idée. Malgré que cette idée soit en phase avec les grandes orientations de la Ville en matière de mobilité et de transition socioécologique, la consultation de l'ensemble des citoyens s'avérait essentielle.

D'ailleurs, la commission a constaté tout au long du processus qu'il n'y a pas de consensus clair se dégageant des opinions exprimées.

Une initiative encouragée

Dans la foulée du mouvement vers les rues piétonnes¹⁸⁶, de nombreuses grandes villes du monde mettent en place diverses mesures pour renforcer l'esprit de communauté, améliorer la sécurité des piétons, favoriser la mobilité active et diminuer l'espace accordé aux véhicules motorisés.

Au Québec, plusieurs municipalités urbaines comme Montréal sont en transition d'un urbanisme traditionnel développé autour du modèle de l'auto solo vers une approche où la densité s'accroît selon une logique de milieux de vie complets favorisant la mobilité durable, la rentabilité des infrastructures publiques et celle du transport en commun. Cette vision est encouragée tant par les politiques publiques gouvernementales (la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU)¹⁸⁷ et les Orientations gouvernementales en aménagement du territoire¹⁸⁸), que supramunicipale (PMAD) et municipales (plan stratégique Montréal 2030 et projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM)).

Une mise en œuvre complexe

Même si la vision de développement urbain favorisant une réduction de la motorisation fait l'objet d'un consensus assez large, notamment parce qu'elle permet de s'attaquer à d'importants enjeux tels que les changements climatiques et la justice sociale, la mise en œuvre des mesures pour y parvenir, par exemple la piétonnisation, ne se fait pas sans heurts. Ces difficultés ont notamment été traitées dans le récent rapport de l'OCPM sur le projet de PUM :

« ... la place de l'automobile dans la société et le fait que ce mode de déplacement est encore aujourd'hui essentiel pour beaucoup, contribuent à polariser fortement les débats sur la mobilité¹⁸⁹ ».

Durant la consultation, cela a été noté par des opinions parfois très tranchées entre les personnes s'affichant contre la piétonnisation et celles se disant plutôt en faveur. Il n'y a définitivement pas de consensus clair se démarquant, malgré des appuis en faveur très bien exprimés, en raison évidemment de l'initiative citoyenne allant en ce sens.

¹⁸⁶ Living spaces–Living Street living; <https://energy-cities.eu/project/life-living-streets/>.

¹⁸⁷ Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, RLRQ c A-19.1. Voir en particulier les Considérants et l'article 2.2.1.

¹⁸⁸ <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/orientations-gouvernementales>.

¹⁸⁹ OCPM, Rapport PUM, p. 158.

Ainsi, plusieurs personnes ont formellement appuyé l'idée de poursuivre les efforts de démotorisation de la rue Wellington au regard des avantages de la piétonnisation, notamment en ce qui a trait à la diminution de GES, à la promotion de la mobilité active, de même qu'à l'équité et la sécurité des piétons. L'importance de places publiques et de socialisation en milieu urbain ainsi que le manque criant de tiers-lieux en Amérique du Nord ont également été soulignés. Selon elles, ces endroits sont cruciaux pour créer un esprit de communauté et de civilité, en favorisant un équilibre social et en servant pour des regroupements spontanés.

Les personnes en faveur voient d'un bon œil l'idée d'augmenter le nombre et la diversité des types d'animations. Des équipements pourraient en outre être mis à la disposition de la population pour des activités d'autoanimation. Ces personnes rejettent les arguments portant sur les contraintes hivernales en évoquant que ce type de rues piétonnes à l'année existent à Edmonton et à Winnipeg¹⁹⁰ où les hivers sont beaucoup plus froids qu'à Montréal. Conscientes des coûts engendrés par un tel projet, elles ont suggéré la mise en place de partenariats avec des organismes locaux ou au moyen de prêts d'équipements¹⁹¹.

Parmi les participants en désaccord avec la proposition de l'initiateur, certains avancent différents arguments, dont la configuration des rues et la longueur des quadrilatères bâtis, les enjeux de stationnement, l'absence d'appui de la SDCW et de nombreux commerces, les impacts négatifs potentiels sur la population à mobilité réduite et l'état de la chaussée, pour n'en nommer que quelques-uns¹⁹².

Pour l'arrondissement et la SDCW, la piétonnisation est tout sauf simple. Elle exige des efforts de coordination complexes de la part de nombreux acteurs et sa réalisation doit prendre en considération de nombreux facteurs et intérêts de groupes parfois divergents.

Pour la commission, il s'avère essentiel de s'appuyer sur des analyses détaillées et rigoureuses afin de déterminer si les conditions de succès sont réunies pour réaliser la transformation souhaitée. De plus, les investissements nécessaires doivent être évalués rigoureusement, ce qui n'est pas encore le cas ici. Au-delà des habituelles analyses coûts/bénéfices pour la collectivité, il faut aussi soupeser les gains et les pertes sur le plan individuel et mettre en place des mesures de mitigations avant d'aller de l'avant.

Au regard de ce qui précède, la commission est d'avis qu'il serait inopportun d'aller de l'avant dès à présent avec le projet proposé de piétonnisation à l'année, tant et aussi longtemps que certaines questions n'auront pas trouvé de réponses satisfaisantes, notamment par le biais d'analyses et d'évaluations adéquates.

¹⁹⁰ New design standards could transform winter streets for pedestrians, doc. 6.8.1; Winter Shake-Up will warm people to winter, doc. 6.8.3.

¹⁹¹ Voir chapitre 2, section 2.5; Compte rendu atelier collaboratif, doc. 6.7.

¹⁹² Voir chapitre 2, section 2.4.



RECOMMANDATION 1

La commission recommande à l'arrondissement de ne pas aller de l'avant, à ce moment-ci, avec la proposition de piétonnisation à l'année soumise dans le cadre de l'initiative citoyenne.

3.2 Les enjeux méritant une attention particulière

La consultation a permis d'identifier des éléments sensibles à évaluer avant de prendre une décision. Cette section regroupe divers points de vue exprimés selon la réalité de chacun et aussi selon les impacts anticipés dans le voisinage immédiat.

3.2.1 Les impacts sur la dynamique commerciale

La préoccupation, bien réelle, de certains commerçants et aussi de la SDCW a été clairement exprimée quant à la survie des commerces advenant une piétonnisation permanente de la rue. De façon plus large, sont présentées ici quelques caractéristiques du quartier, notamment la spécificité de la morphologie urbaine et de la dynamique commerciale, qui influent sur les choix de développement.

a. L'importance des commerces de proximité, de la variété et de l'abordabilité

De nombreux commerçants, tout comme la SDCW, ont exprimé les difficultés vécues durant la piétonnisation estivale et, conséquemment, leurs craintes en lien avec une possible piétonnisation à l'année. Les difficultés invoquées incluent la livraison de marchandises en l'absence de stationnement réservé ou d'une ruelle, ainsi que la baisse du chiffre d'affaires. Les commerces souffrant le plus de la diminution des ventes sont ceux ayant le plus grand besoin de stationnement ou d'alternatives à proximité de leurs commerces en raison de la nature de leurs marchandises et des habitudes de consommation de leurs clientèles habituelles¹⁹³. Ce sont soit des commerces de proximité¹⁹⁴, soit des commerces de destination¹⁹⁵ de produits essentiels à une partie de la population, et non des commerces de luxe ou de produits à achat impulsif.

¹⁹³ Compte rendu du Café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6; Voir chapitre 2, section 2.6.

¹⁹⁴ Selon Demarcom.ca, un Commerce de proximité est un commerce dont l'offre satisfait les résidents situés dans un rayon limité (moins d'un-demi-kilomètre) de l'établissement. Pour plus de détails, voir : <https://www.demarcom.ca/glossaire/>.

¹⁹⁵ Commerce de destination. C'est un commerce pour lequel les consommateurs sont prêts à effectuer une visite spécifiquement pour son offre, <https://www.demarcom.ca/glossaire/>.

Bien que les commerçants acceptent pour la plupart la piétonnisation estivale par solidarité envers l'écosystème commercial de la rue, plusieurs craignent tout de même qu'une piétonnisation à l'année les pousse à fermer leurs commerces. Certains types de commerces, comme les bars et les restaurants, bénéficient d'un achalandage accru durant la piétonnisation estivale, alors que d'autres, notamment les commerces de proximité et les établissements de services, enregistrent des baisses de revenus. Par ailleurs, certains commerces plus nichés ne dépendent pas uniquement de la clientèle locale pour assurer leur viabilité. Leur modèle repose sur une clientèle régionale se déplaçant spécifiquement pour leurs produits ou services. Cette clientèle, souvent en provenance de la Rive-Sud, de l'Ouest-de-l'Île ou de Laval, est sensible aux obstacles d'accessibilité¹⁹⁶.

Une résidente a également soulevé le risque que ferment des épiceries locales en raison des difficultés vécues par ces dernières, ce qui pourrait avoir pour impact de créer un désert alimentaire¹⁹⁷. D'autres résidents, ainsi que l'initiateur du projet, ont aussi souligné l'importance de soutenir les commerces de proximité, mais ils estiment que ceux-ci bénéficieraient de l'optimisation de la mobilité active dans la ville¹⁹⁸.

Des participants ont souligné l'importance que « *Verdun reste abordable pour les résidents à faible revenu, les résidents de longue durée et les entreprises indépendantes locales*¹⁹⁹ ». Plusieurs résidents ont mentionné le manque de logements abordables ou sociaux, une priorité selon eux. Les commerces et services de la rue Wellington sont très variés et s'adressent principalement au citoyen ordinaire. Ce tronçon de 1,3 km possède trois magasins à escompte (1 \$). Les restaurants et commerces haut de gamme y sont encore peu nombreux, reflétant en quelque sorte le profil sociodémographique mixte du secteur. En 2019, 34 % de la population consacraient plus de 30 % de leurs revenus aux coûts d'habitation²⁰⁰, le revenu moyen annuel se situant à environ 62 000 \$²⁰¹. Qualifiée de « *rue la plus cool au monde* » par divers médias d'ici et d'ailleurs, elle répond en effet à une clientèle variée.

En cas de piétonnisation à l'année, plusieurs résidents et certains commerçants redoutent le nombre possiblement important de fermetures de commerces et leur remplacement par des restaurants dispendieux²⁰². Comme la rue Wellington compte majoritairement des commerces et services nécessaires et non de luxe, plusieurs craignent pour leur viabilité face à de possibles pertes financières importantes et

¹⁹⁶ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6.

¹⁹⁷ Mona lordache, doc. 7.30, p. 1.

¹⁹⁸ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 3, 5 et 16; Nadia Gagnon, doc. 7.51.

¹⁹⁹ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 16; Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6, p. 3; Mona lordache, doc. 7.30, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4.

²⁰⁰ Profil économique de l'arrondissement Verdun, 2019, p. 20. Pour plus de détails, voir : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PE%20VERDUN%202019.PDF.

²⁰¹ <https://www.electionsquebec.qc.ca/cartes-electorales/circonscriptions-provinciales/portrait-socioeconomique/300/>.

²⁰² Chez Robin marché local, doc. 7.2.1, p. 9-12; SDCW, doc. 7.7.

récurrentes²⁰³. La commission considère que, sans analyse commerciale ni financière, l'évaluation de ces possibles fermetures reste néanmoins hypothétique, mais constitue une réelle préoccupation.

b. La morphologie urbaine et l'aménagement existant

Pour plusieurs commerçants, le manque de stationnement à proximité impacte de manière inégale les commerces, en fonction du type de produits vendus, de l'emplacement et de leur accès à un stationnement à l'arrière ou dans les rues transversales. Certains des commerces souffrant le plus sont ceux à l'est de l'église, où les quadrilatères bâtis sont plus longs, comportent moins de rues transversales et donc moins d'espaces de stationnement. On a également souligné que la piétonnisation estivale dans ce secteur leur était davantage nuisible, attirait peu de clientèle piétonne, décourageait leur clientèle régulière en raison de la distance de marche et de l'absence de stationnement à proximité, ceci se traduisant inévitablement en pertes financières²⁰⁴.

Selon un citoyen ayant présenté une étude sur l'impact de la perte d'espaces de stationnement, si la piétonnisation avait lieu à l'année, le secteur avec les plus longs quadrilatères bâtis perdrait le plus d'espaces de stationnement. L'étude précise que l'épicentre de la plus grande perte est une épicerie, soit un commerce parmi ceux souffrant déjà le plus²⁰⁵.

Il n'y a pas de consensus quant à l'impact que les passants ont sur les ventes lors de la piétonnisation estivale. La commission a pris acte que certains commerces, dont les restaurants et les bars, sont les grands bénéficiaires de la piétonnisation estivale, bien que leur achalandage diminue aux changements de saisons²⁰⁶. Par ailleurs, les commerçants ayant un stationnement réservé ou à proximité, ou qui ont accès à une ruelle à l'arrière de leur commerce, auraient moins de problèmes de livraison, sauf lorsque certains conducteurs s'y stationnent illégalement.

c. L'embourgeoisement, les grandes bannières commerciales et la dévitalisation

Certains résidents et commerçants ayant pignon sur rue depuis des décennies craignent de disparaître en raison de la chute de leurs ventes et de l'augmentation des loyers; ils redoutent aussi d'être remplacés par de grandes bannières commerciales. La commission a également compris que de nombreux commerces de proximité auraient fermé ou que les loyers commerciaux auraient augmenté²⁰⁷. Cependant, l'absence de données comparatives avec d'autres secteurs ne permet pas d'évaluer quelle part, s'il en est une, est attribuable à la piétonnisation estivale par rapport à d'autres causes comme l'inflation et la pandémie.

²⁰³ Chez Robin marché local, doc. 7.2.1, p. 9-12; SDCW, doc. 7.7; MH Grover et Fils, doc. 7.78.

²⁰⁴ Voir chapitre 2, section 2.6.

²⁰⁵ Colin Arrowsmith, doc. 7.63.

²⁰⁶ Voir chapitre 2, section 2.6.

²⁰⁷ Gontran Latour, doc. 7.12; Chez Robin marché local, doc. 7.2.

Quelques citoyens ont fait mention de la rue Prince-Arthur, une rue jadis populaire, qui a périclité et est aujourd'hui dévitalisée. Cette rue était très animée en été grâce à une abondance de commerces, de restaurants et de bars. Ils estiment que depuis sa piétonnisation à l'année, elle serait devenue un endroit marqué par des commerces fermés, souvent couverts de graffitis et occupée durant la journée en majorité par des personnes vulnérables ou en situation d'itinérance. Bien que certains commerces s'y soient installés au cours des dernières années, la rue Prince-Arthur ne serait plus la rue festive estivale qu'elle a déjà été.

Une étude déposée à la commission rapporte que les secteurs piétonnisés ou à faible empreinte de GES deviennent plus dispendieux en raison de leur caractère distinctif et unique. Selon cette étude, l'augmentation du nombre de rues piétonnes permettrait aux prix de se stabiliser en réduisant l'effet de rareté²⁰⁸. Dans le même ordre d'idées, une autre étude, également déposée, montre une augmentation significative du coût d'achat ou de location d'espaces résidentiels dans un secteur piétonnisé de Bruxelles, puisqu'il devient de ce fait un secteur désirable²⁰⁹. La commission est sensible aux impacts que pourrait avoir la piétonnisation à l'année sur la valeur des loyers résidentiels et d'affaires et, conséquemment, sur la dynamique commerciale et sociale du secteur.

d. Les conditions de succès de la piétonnisation

L'initiateur du projet a soutenu que le modèle de rue piétonne suggéré ne cherche pas à en faire un lieu uniquement caractérisé par ses attraits commerciaux. Ainsi, plutôt que de requérir une animation en continu comme de nombreuses rues ou espaces publics en Europe, elle comporterait aussi d'autres types d'activité de rassemblement, comme des activités sportives. Bref, la rue Wellington « *deviendrait une véritable destination*²¹⁰ ». C'est pourquoi il estime que le projet devrait être considéré comme un investissement durable dans la communauté davantage que seulement en termes comptables.

Pour la commission, la vocation actuelle de la rue demeure à prédominance commerciale, incluant des commerces de proximité ou de destination de produits essentiels, et elle ne peut faire fi des impacts qu'une transformation aurait sur cette dynamique.

Plusieurs citoyens ont indirectement mentionné la trop faible densité du secteur en lien avec la survie des commerces et la baisse d'achalandage dans la rue Wellington, notamment du lundi au mercredi. Selon de nombreux spécialistes, plusieurs critères sont essentiels pour la rentabilité des commerces, et donc leur présence continue dans un secteur donné. Ainsi, une densité importante (environ 15 000 personnes/km²), la mixité des usages commerciaux et des bureaux, la présence de piétons en importance, une connectivité avec d'autres rues et endroits piétonnisés, le transport en commun, la mobilité active ainsi que

²⁰⁸ Strong Towns, Our self-imposed scarcity of Nice Places, Daniel Herriges November 3, 2021, doc. 6.8.8.

²⁰⁹ Sara Verlinde, Bram Kin, Mathieu Strale & Cathy Macharis, « Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone: facilitating the necessity », Working paper, December 2016.

²¹⁰ La Well piétonne, document de présentation, doc. 3.1, p. 5.

les accès pour les personnes à mobilité réduite, sont tous des intrants nécessaires pour la réussite d'une piétonnisation²¹¹.

En comparaison et selon les données du recensement 2021, la densité de la population de Verdun est de 7 167 habitants/km². Elle est donc inférieure de moitié à la densité qui serait nécessaire, selon cette étude, pour favoriser une piétonnisation réussie.

La condition essentielle d'une densité suffisante pour réussir une rue piétonne est également soulignée par l'organisme Vivre en ville qui énumère sept prérequis à la piétonnisation : la rue doit déjà être animée et achalandée, présenter une mixité d'activités et une offre commerciale diversifiée, constituer à la fois une destination en soi et un lieu de passage reliant différentes attractions, être propice aux déplacements piétonniers permettant de traverser facilement pour éviter toute enclave, comporter du transport intégré et collectif ou des navettes locales, de même que des espaces de stationnement et des supports à vélos²¹².

La commission estime enfin que le niveau de fréquentation hivernale des endroits publics extérieurs montréalais est un facteur déterminant à prendre en considération pour évaluer le succès potentiel d'un projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington.

3.2.2 Le débordement et les effets collatéraux

La présente consultation a permis à des résidents du secteur de venir exposer les contraintes qu'ils vivent durant la période de piétonnisation estivale. Des résidents des rues adjacentes, en particulier du boulevard LaSalle, ont émis des réserves quant aux bénéfices annoncés de la piétonnisation, notamment la diminution des gaz à effet de serre, la circulation automobile, l'augmentation du sentiment de sécurité, ainsi que le plaisir de circuler à pied et de socialiser. Pour ces résidents, la piétonnisation n'a fait que déplacer les maux observés dans la rue Wellington vers les rues adjacentes, sans pour autant qu'ils en retirent les bénéfices escomptés²¹³.

Les résidents du voisinage immédiat se sont également plaints de nombreuses incivilités de la part d'automobilistes, occupant par exemple leurs stationnements privés. À cela s'ajoutent le peu d'égards pour les piétons et l'augmentation généralisée de la congestion routière par des usagers provenant de l'extérieur, ainsi que la circulation occasionnée par les personnes à la recherche de stationnement. Les stationnements illégaux affecteraient même les zones réservées aux interventions des véhicules d'urgence²¹⁴. Selon ces

²¹¹ Pour en savoir plus, voir UN Habitat, Global Public Space Toolkit From Global Principles to Local Policies and Practice, <https://unhabitat.org/global-public-space-toolkit-from-global-principles-to-local-policies-and-practice>, p. 4.

²¹² Pour plus de détails, voir : Vivre en ville <https://carrefour.vivreenville.org/publication/rue-pietonne#prrequis-7>.

²¹³ Mona Lordache, doc. 7.30, p. 1; Linda Dalteiro, doc. 7.53, p. 4; Sylvie Séguin, doc. 7.41, p. 1; Denise Richard, doc. 7.79, p. 3; Compte rendu de l'atelier collaboratif, doc. 6.7.

²¹⁴ Transcription de la séance d'information et de questions et réponses du 22 janvier 2025, doc. 5.1.1, p. 44; Voir chapitre 2, section 2.2; Chez Robin marché local. Présentation, doc. 7.2.1, p. 26.

résidents, ces visiteurs provenant de l'extérieur fréquenteraient non seulement la rue Wellington, mais aussi la plage ou le bord de l'eau. Non seulement leur nombre excéderait l'offre actuelle, mais ils ne connaissent habituellement pas ou peu l'emplacement des stationnements destinés à chaque secteur. Par exemple, le stationnement public de la rue Ethel, bien que jouissant d'un accès principal dans la rue Wellington, n'est pas accessible à cet endroit durant la piétonnisation estivale. Son accès secondaire via la rue Ethel serait méconnu des automobilistes peu familiarisés avec le secteur.

3.2.3 Les coûts associés au projet

Plusieurs ont souligné l'ampleur des coûts prévisibles si le projet de piétonnisation à l'année allait de l'avant. En termes d'investissement, l'arrondissement estime qu'un tel projet coûterait entre 400 000 \$ et 10 millions de dollars, dépendamment du modèle d'aménagement retenu. Certains citoyens, opposés, s'inquiètent des augmentations de taxes subséquentes à l'initiative. En revanche, les personnes en faveur pointent du doigt les coûts indirects liés au *statu quo*, et les bénéfices du projet à long terme si l'on tient compte des externalités sociales et environnementales.

Dans un contexte où l'état des finances publiques nous force à faire des choix réfléchis, sans compter les multiples incertitudes associées aux enjeux internationaux, la commission est d'avis que les gestionnaires municipaux devraient faire preuve de prudence et sopeser les bénéfices de l'initiative en regard d'autres enjeux criant comme la pénurie de logements et la montée de l'itinérance, pour n'en nommer que quelques-uns.

Bref, les enjeux liés aux coûts pour la collectivité sont clairement à considérer afin de prendre une décision éclairée.

3.2.4 L'évaluation de l'adhésion

La commission constate que plusieurs études réalisées pour mesurer l'appui à la piétonnisation datent et n'ont pas été conçues pour une piétonnisation à l'année. Elles demeurent incomplètes tout autant qu'insuffisantes. La commission prend aussi acte que l'appui à la piétonnisation a chuté de 93 % à 81 % selon la dernière étude de la Ville de Montréal datant de 2023²¹⁵. De plus, certaines études indiquent que 30 % des commerces ont vu une diminution de leurs chiffres d'affaires durant une piétonnisation estivale²¹⁶.

Pour la commission, il y a notamment lieu de raffiner l'évaluation des scénarios de développement sur la dynamique commerciale. Ainsi, ces études devraient comprendre des distinctions selon les types de commerces, leur emplacement, l'accès à des espaces de stationnement ainsi que le type de marchandise offerte. Elles devraient également porter sur la provenance et la destination de la clientèle et les types

²¹⁵ L'observateur, Sondage auprès des utilisateurs, non-utilisateurs et résidents des artères commerciales piétonnisées, doc. 4.1.3.

²¹⁶ Voir chapitre 1, section 1.4.2.

d'achats, examiner l'utilisation des résidents selon leur emplacement, leur proximité, leurs besoins, et prendre en compte les différents groupes d'âge et les besoins spéciaux. La commission est d'avis qu'une actualisation des études est une condition *sine qua non* pour les prochaines étapes du développement de la rue.

3.2.5 L'accessibilité et l'équité

En considérant, entre autres, la morphologie du cadre bâti et la longueur des tronçons, de nombreux enjeux d'accessibilité et d'équité ont été soulevés.

Une participante a souligné que les personnes âgées s'étant le plus exprimées lors de la soirée d'information ne représentaient qu'une minorité des résidents du secteur²¹⁷. À ce sujet, le portrait socioéconomique d'Élections Québec dans la circonscription montre que les personnes de plus de 60 ans représentent près de 24 % de la population. Ce chiffre augmente à près de 36 % en incluant les personnes de plus de 50 ans, contre près de 47 % pour les personnes de 20 à 49 ans, et 17 % pour les moins de 20 ans²¹⁸. C'est donc une minorité, mais une minorité importante. De plus, ces chiffres ne révèlent pas la proportion de personnes à mobilité réduite, quel que soit leur âge. Au-delà de ces données statistiques à prendre en considération pour les analyses futures des besoins, les orientations de la Ville de Montréal sont à l'effet de promouvoir l'inclusion pour tous²¹⁹. Or, certaines personnes s'estiment lésées puisqu'elles ont de la difficulté à circuler à l'intérieur du quartier, même en l'absence de piétonnisation²²⁰.

La quasi-totalité des personnes à mobilité réduite entendues par la commission a fait état de problèmes d'accès, de difficultés à marcher plus de 50 mètres, et de limitations vécues en raison de l'absence d'espaces de stationnement à proximité des commerces durant la piétonnisation estivale. Elles appréhendent donc une situation encore plus difficile si la piétonnisation devait s'étendre à l'hiver, notamment en raison de l'insuffisance du déneigement et des risques de chutes liées à l'état des trottoirs. Plusieurs ont mentionné effectuer leurs achats dans les centres commerciaux durant la piétonnisation, justement pour éviter ces désagréments. D'autres personnes ont mentionné leur inconfort dans les foules pendant la piétonnisation ou encore un sentiment d'isolement²²¹.

La commission remarque que la plupart des personnes à mobilité réduite ayant décrit la proposition de piétonnisation à l'année sont des femmes. Leurs familles ont également souligné ce problème. Les femmes âgées de plus de 50 ans sont 13 610 à Verdun, et les familles monoparentales dirigées par des femmes

²¹⁷ Véronique Fournier, doc. 7.31.

²¹⁸ <https://www.electionsquebec.qc.ca/cartes-electorales/circonscriptions-provinciales/portrait-socioeconomique/300/>.

²¹⁹ Grille d'analyse de la Ville de Montréal, section C, doc. 1.4.1, p. 3.

²²⁰ Voir chapitre 2, section 2.2.

²²¹ Voir chapitre 2, section 2.4.

avec des enfants sont au nombre de 2 700²²². Soulignons que les femmes effectuent généralement la majorité des achats courants pour les familles et qu'elles s'occupent le plus souvent des charges liées à la garderie et aux soins de santé. Les études récentes sur la mobilité démontrent en effet que les femmes voyagent plus souvent que les hommes pour remplir ces fonctions²²³. Par ailleurs, davantage de femmes se déplacent à pied ou en transport en commun²²⁴. Il y a lieu de croire que la distance accrue à parcourir et l'absence d'autobus dans l'hypothèse d'une piétonnisation à l'année, selon le modèle proposé, impacteraient davantage les femmes que les hommes. La commission estime que cet élément doit être pris en considération, notamment eu égard à la recherche d'équité que poursuit la Ville²²⁵.



RECOMMANDATION 2

Dans la mesure où l'arrondissement envisage de réaliser le projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington, la commission recommande que cela se fasse à l'appui d'études à jour concernant les impacts et les bénéfices de celui-ci en matière d'accessibilité, de mobilité, de dynamique commerciale, d'effets collatéraux et de coûts.

Ces études devront prendre en considération la morphologie urbaine spécifique du quartier, ainsi que les enjeux de stationnement à proximité des établissements commerciaux et de services.

²²² Élections Québec Portrait socioéconomique – Verdun : Femmes de plus de 50 ans, <https://www.electionsquebec.qc.ca/cartes-electorales/circonscriptions-provinciales/portrait-socioeconomique/300/>, p. 7.

²²³ Les femmes et les hommes se déplacent différemment, et ne parcourent pas la même distance. Tour d'horizon. <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/823084/transports-ont-ils-genre>
<https://collectivitesviabiles.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx#:~:text=Publication%20%3A%2023%20mars%202021,de%20marche%20ou%20de%20v%C3%A9lo.>

²²⁴ Élections Québec, Dossier socioéconomique, recensement 2021, circonscription électorale de 2022, Verdun, p. 83. Disponible sur : <https://donnees.electionsquebec.qc.ca/autres/donnees-circ/statsAdditionnellesPDF/2022/300.pdf>.

²²⁵ Montréal 2030 Grille d'analyse GDD, doc. 1.4.1, p. 3.

3.3 Les compromis et les scénarios alternatifs à la piétonnisation à l'année

Rappelons que le type de piétonnisation estivale adopté par l'arrondissement de Verdun n'est basé que sur une piétonnisation complète de la rue²²⁶. Cependant, la commission a noté que d'autres modèles existent. Par exemple, certaines rues piétonnisées se limitent à des heures réduites en soirée et la fin de semaine; permettent seulement les véhicules ou méthodes de transport à basses émissions de GES; ou maintiennent une voie pour les véhicules se déplaçant à faible vitesse ainsi que du stationnement limité sur rue. Il existe également des modèles de piétonnisation partielle, avec des bollards, pour assurer la sécurité des usagers.

La démarche de consultation a en outre permis de recueillir des propositions de compromis de la part de certains participants. La commission estime que ces scénarios alternatifs sont pertinents et qu'ils méritent d'être considérés. Des participants ont notamment recommandé de raccourcir le tronçon de la rue piétonne durant l'hiver, soit entre la rue de l'Église et la rue Galt. C'est à cet endroit que se trouvent les deux sorties de la station de métro De l'Église²²⁷. Cela permettrait de créer une place publique hivernale, un tiers-lieu de socialisation contribuant aussi au développement économique, tout en constituant une soupape de sécurité en milieu urbain²²⁸. Cependant, les usagers de l'église n'ont pas été consultés à ce sujet.

Certains commerces ainsi que la SDCW se sont dits favorables à des activités de piétonnisation périodiques et de durée limitée en dehors de la période de piétonnisation estivale²²⁹.

Il a aussi été suggéré, comme alternative pour réduire la place de l'automobile dans la rue Wellington, de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation entre deux périodes de piétonnisation. Parmi celles-ci, notons la réduction de la largeur de la rue et sa transformation en sens unique, la réduction de la vitesse à 20 km/h, l'aménagement de saillies de trottoir et de dos d'âne, de même que le réaménagement de la chaussée pour séparer les types d'usagers²³⁰.

La Ville pourrait enfin considérer une approche progressive, par exemple en commençant avec une à quatre activités piétonnes hivernales par année dans l'espace de piétonnisation actuel (durées variables de deux à dix jours en fonction des activités retenues).

²²⁶ Voir chapitre 1, section 1.4.1.

²²⁷ Voir chapitre 2, section 2.6.

²²⁸ Guide to Placemaking-and-the-future-of-cities <https://www.pps.org/product/placemaking-and-the-future-of-cities>, p. 8.

²²⁹ Compte rendu du café-rencontre entre la commission et les commerçants, doc. 6.6; Francine Grenier, doc. 7.1, p. 2; Chez Robin marché local, doc. 7.2, p. 32; François Laporte, doc. 7.48, p. 2; Anne Évangeline Leblanc, doc. 7.65, p. 4; Branche d'Olivier, doc. 7.73, p. 13; Pharmacie Jean Coutu, doc. 7.75, p. 26.

²³⁰ Victor St-Louis, doc. 7.56; Compilation des réponses du questionnaire, doc. 8.2.1.38; doc. 8.2.1.249; doc. 8.2.1.265.

Ces différents modèles pourraient par exemple, selon des participants, suivre les saisons : une fête d'automne (l'Halloween), un marché de Noël ou un festival d'hiver (Festival de nuits blanches, semaine de relâche), et un festival de printemps.



RECOMMANDATION 3

La commission recommande à l'arrondissement de considérer divers scénarios alternatifs de réduction de la place de l'automobile sur la rue Wellington en dehors de la période de piétonnisation estivale. Le cas échéant, ces options doivent être évaluées en concertation avec les parties prenantes impliquées, entre autres, l'initiateur, la SDCW et les résidents du quartier.

3.4 Mitiger les impacts de la piétonnisation estivale

La présente consultation a offert à plusieurs l'occasion de manifester leurs insatisfactions quant aux impacts qu'ils subissent lors de la piétonnisation estivale actuelle, des préoccupations que la commission estime légitimes et qui méritent l'attention des autorités responsables. Cela pourra profiter tant pour la rue Wellington que pour les autres initiatives de piétonnisation existantes et à venir sur le territoire montréalais.

La commission reconnaît que l'arrondissement et la SDCW ont apporté diverses améliorations depuis le début du projet en 2020. Elle a toutefois pris acte d'arguments indiquant la nécessaire poursuite de ces bonifications dans une logique d'amélioration continue. Ce faisant, la démarche de l'initiateur aura aussi eu un effet positif sur la viabilité à long terme de ce type de projet.

Ainsi, de nombreuses personnes, dont l'initiateur du projet, ont proposé des pistes de solution pour réduire les impacts négatifs de la piétonnisation estivale. Elles sont détaillées au chapitre 2 et certaines, qui nous apparaissent porteuses, sont reprises ici.

En premier lieu, de nombreuses personnes ont souligné les difficultés rencontrées par des personnes à mobilité réduite face au refus de permettre le transport adapté dans la rue Wellington durant la piétonnisation. En effet, l'accès des véhicules de transport adapté était exclu puisque la Ville, sur la recommandation du Service de police, n'avait pas considéré le transport adapté comme un service d'urgence. Pourtant, le besoin des personnes utilisant le transport adapté est réel et leur exclusion les place dans un état de vulnérabilité indéniable pour leurs déplacements. Ce service, fourni par la STM, demeure

selon la commission, un service essentiel²³¹, et son absence entraîne des conséquences importantes pour ces personnes, augmentant les contraintes qu'elles vivent et leur isolement, ce qui serait contraire à l'objectif de la Ville de favoriser l'intégration et l'inclusion des personnes vulnérables²³². Notons à cet effet que dans l'orientation 1 du projet de PUM 2050, la Ville entend mettre en place des mesures ciblant les personnes ayant une limitation fonctionnelle, incluant un cadre financier soutenant une approche zéro refus en transport adapté, et des lignes directrices concernant le maintien ou l'implantation de débarcadères pour le transport adapté dans un contexte de repartage plus équitable de la rue²³³. Pour la commission, il est primordial de considérer le transport adapté comme un service essentiel et de bonifier la piétonnisation estivale actuelle en trouvant une manière de l'intégrer.

Afin de subvenir aux besoins des commerces et à ceux de leur clientèle durant la piétonnisation, le stationnement pourrait être permis dans les rues transversales, mais de courte durée. En outre, pour ne pas déplacer les inconvénients de la piétonnisation dans le boulevard LaSalle, le stationnement dans les rues avoisinantes devrait être réservé en priorité aux résidents de la zone immédiate, à l'exception des stationnements de courte durée localisés à proximité des commerces.

Plusieurs stationnements publics existent dans le secteur, en particulier au bord de l'eau, mais sont perçus comme étant trop éloignés pour la plupart des utilisateurs. Le stationnement de la rue Ethel bénéficierait également d'un affichage approprié, notamment à l'angle des rues Ethel et Wellington, afin de mieux desservir la population, tant locale que celle en provenance de l'extérieur. La commission est d'avis que ce serait là une opportunité de limiter les impacts de la piétonnisation sur les enjeux de stationnement. La commission suggère en outre la mise en place d'une navette ou d'un autobus qui circulerait en boucle autour de la rue Wellington, dans la rue LaSalle, au bord de l'eau, entre chacun des stationnements publics du secteur et vers la station de métro Verdun²³⁴. Ceci permettrait une gestion de la circulation pour l'ensemble du secteur²³⁵ et non seulement d'une ou deux rues.

Une campagne de communication visant à faire connaître l'existence d'une telle navette et celle des stationnements publics auprès des non-résidents permettrait de diriger ces usagers aux bons endroits, ce qui contribuerait à réduire la circulation dans le secteur au pourtour de la rue Wellington.

La Ville devrait également effectuer des sondages avant, pendant et après chaque période de piétonnisation afin de mesurer son succès auprès des usagers et des résidents du quartier.

²³¹ Chez Robin, Présentation PowerPoint, doc. 7.2.1, p. 19.

²³² Grille d'analyse de la Ville de Montréal, section C, doc. 1.4.1, p. 3.

²³³ OCPM, Rapport PUM2050, p. 7, https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/rapports/rapport-final-PUM%202050_4.pdf.

²³⁴ Francine Grenier, doc. 7.1, p. 1; Gabriel Imbeau, Xin Bei Cao et Rémy Foisy, doc. 7.5, p. 2 et 6; Véronique Fournier, doc. 7.31, p. 3; Victor St-Louis, doc. 7.56, p. 5; Maxime DeBleu, doc. 7.64, p. 1.

²³⁵ Victor St-Louis, doc. 7.56.

Enfin, la mise en place d'effectifs spécifiquement voués à l'application de la réglementation concernant le stationnement et la circulation s'avère nécessaire pour assurer le succès de l'opération.



RECOMMANDATION 4

La commission recommande à l'arrondissement, en collaboration avec les parties prenantes, de poursuivre ses efforts visant à mettre en place des mesures favorisant la réduction des nuisances associées à la piétonnisation estivale de la rue Wellington.





4 Conclusion

La commission a apprécié les débats ayant entouré la proposition de piétonnisation de la rue Wellington à l'année soumise par l'initiateur. L'exercice a eu de nombreux effets positifs en permettant un dialogue constructif et respectueux sur un sujet important, fortement encouragé et faisant partie des politiques publiques de la Ville.

Malheureusement, la commission a constaté des obstacles bien réels à sa mise en œuvre. Comme le souligne le rapport de consultation du futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050), il existe dans les faits un écart tangible entre la volonté de mettre en œuvre une vision réduisant la place de l'automobile, favorisant la vie de proximité et la qualité de vie dans les quartiers, et le niveau d'adhésion de la population lorsqu'elle est confrontée aux mesures nécessaires pour y arriver.

Malgré les positions tranchées, la commission a pu observer des ouvertures quant à des compromis acceptables de part et d'autre sur la nécessité d'un partage équitable de l'espace public entre les différents usagers. Cela passe, entre autres, par la réduction de la place de l'automobile, sans pour autant affecter significativement la vie des personnes qui en dépendent, et la mise en place de mesures de mitigation pour ceux qui subissent les inconvénients de manière disproportionnée.

Cette consultation aura enfin permis un rapprochement constructif entre différents camps, ce qui confirme la pertinence des dispositifs de participation publique comme élément essentiel pour favoriser le dialogue et construire des consensus autour de la résolution d'enjeux collectifs.

Fait à Montréal, le 20 mai 2025.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Helen Finn', written in a cursive style.

Helen Finn
Présidente de commission

Annexe 1 - La déclaration d'engagement de la commissaire



Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussigné(e), Helen Finn, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « Piétonnisation permanente de la rue Wellington » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet

Le 5 novembre 2024



Helen Finn

Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat

LE MANDAT

Le 3 juillet 2024, le comité exécutif de la Ville de Montréal, entérinant la demande de l'arrondissement de Verdun, a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de mener une consultation publique visant à évaluer la demande de piétonnisation de la rue Wellington à l'année (entre la 6^e Avenue et la rue Régina), déposée en vertu du droit d'initiative citoyenne.

COMMISSAIRE ET ANALYSTES ASSIGNÉS AU DOSSIER

Helen Finn, présidente de la commission
Alejandro Angel Tapias, secrétaire-analyste
Joseph Tchinda Kenfo, analyste

L'ÉQUIPE DE L'OCPM

Philippe Bourke, président
Marie-Andrée L'Espérance, cheffe de bureau
Ornella Calisti, chargée de communication – mobilisation et logistique
Sébastien Boyer, préposé au soutien administratif
Laurent Maurice Lafontant, agent de bureau
Lizon Levesque, secrétaire de direction
Marc-André Lapointe, analyste
Laurent-Olivier Lord, analyste
Gabriel Martre-Dufour, chargé de communication
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation
Soraya Boucetta, analyste
Joseph Tchinda Kenfo, analyste
Alejandro Angel Tapias, analyste

PERSONNES REPRÉSENTANT L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN, VILLE DE MONTRÉAL

Diane Vallée, Conseillère en planification
Mathieu Robert-Perron, Chargé de communication
Jean Cardin, Infrastructure, Direction d'arrondissement

PERSONNES REPRÉSENTANT LE REQUÉRANT

Chris Bitsakis, Initiateur de la pétition
Victor Saint-Louis, collaborateur

**PERSONNES AYANT POSÉ DES QUESTIONS À LA SÉANCE D'INFORMATION ET DE QUESTIONS-
RÉPONSES DU 22 JANVIER 2025, EN SOIRÉE**

Gilles Leclerc	Jacob Grover	Stéphanie Pons
Annie Vallée	Franco Sciannamblo	Kenny Grover
Ely Thys	Laurent Adar	Nicole Allard
Dominique Tremblay	Gontran Latour	Éric Chartrand
Vladimir Ulman	Clody Dupuis	
Maryse Touchette	Jean-François Chaussure-	
Myriam Bordeleau	Dupuis	
Céleste Trianon	André Julien	
Darren Rotania	Olivier Désy	
Chantal Touchet		

MÉMOIRES AVEC PRÉSENTATION DEVANT LA COMMISSION, LE 11 FÉVRIER 2025, EN SOIRÉE

Nadia Gagnon
Francine Grenier
Maxime Debleu
Sophie Bergeron
Copropriétaires des condos du 3770 boulevard LaSalle
La Well piétonne
Céleste Trianon
Mathieu St-Denis

**MÉMOIRES AVEC PRÉSENTATION DEVANT LA COMMISSION, LE 12 FÉVRIER 2025, EN APRÈS-
MIDI**

La SDC Wellington
Branche d'Olivier
Anne Évangéline LeBlanc
Marie-Lise Thibault
Gilles Leclerc
Pharmacie Jean Coutu
Le Verdun Beach
Pauline Dubé
MH Grover et fils
Chez Robin
Gabriel Imbeau, Mme Xin Bei Cao et M. Rémy Foisy
RAPLIQ

MÉMOIRES AVEC PRÉSENTATION DEVANT LA COMMISSION, LE 12 FÉVRIER 2025, EN SOIRÉE

Frédéric Dejean et Pascal Malléjac

Rami Kuret

Victor St-Louis

Anthony Campanelli

Denise Richard

Colin Arrowsmith

Owen Waygood et Mme Mayra Waygood

MÉMOIRES DÉPOSÉS SANS PRÉSENTATION DEVANT LA COMMISSION

Dave Fontaine

Gontran Latour

Julie Drolet

Clody Dupuis

Myriam Bordeleau

Pauline Anunciacion

Alistair Beauprie

Denise Audette

Victoria Stanton

Hakim Sheriff

Udayan Sen

Akhil Garg

Philippe Lebel

Josianne Lafantaisie

Pierre Gaudette

Emily Luu

Mikhail Ovsyannikov

Amelia Moses

Anaïssia Franca

Mona lordache

Véronique Fournier

Véronique Levy

Alexander Becker

James Anawati

Lucy Kramer Davidge

Roxanne L'Écuyer

Atelier Boutique Harricana Canadian Hat

Boutique d'animaux Chico

Chantal Matin

Konrad Obritzhauser

Sylvie Séguin

Anthony Crockford et Marieke Head

Jean-Roger Caron-Ma

Jessica Nicksy

Sylvain Fleury

François Laporte

Emmanuelle Blanchette

Mo Courtney

Phil Zahles

Linda Dalterio

Gio Olmos

Michi Waygood

Ex aequo

Sarah Lake

Vladimir Ulman

Dominic Caterina

Mélanie Lepage

Tara Gallimore

Claire Peyrache

Moire Stevenson

Chambre de commerce de Montréal Centre Sud-Ouest

OPINIONS EN LIGNE

Yves Prescott
Ouassila Guerfi
Jana Bara
Camille Tremblay
Hélène Lord
Sabrina Robert
Matthias Van Halst
Francine Deslongchamps
Yves Godin
Drohan Mitchell
Lise Becotte
Sylvain Bélanger
Alena Kremnicka
François Levac
Michel Roy
David James Doulton
Micheline Dupuis
Hélia Taheri
Irma Pion-Batard
Jaypee Lamarre
Guy Grenier
Christine Chenard

Christopher Mullin
Linda Telfer
Alexandre Nadon
Myka Normandin
Marion Séré
Francyne Arbour-Blier
Dominique Tremblay
Lise Legault
Anne-Marie Beaulieu
Lucie Hébert
Vivian McKoy
Sylvie Rivard
Cheryl Arcouette
Richard Latreille
Lisette Tardy
Marcia De Aquino
Leah C
Donna D
Micheline Ulrich
Judith Ritchie
Rosemary Doskus

Annexe 3 - Les recommandations

RECOMMANDATION 1

La commission recommande à l'arrondissement de ne pas aller de l'avant, à ce moment-ci, avec la proposition de piétonnisation à l'année soumise dans le cadre de l'initiative citoyenne.

RECOMMANDATION 2

Dans la mesure où l'arrondissement envisage de réaliser le projet de piétonnisation à l'année de la rue Wellington, la commission recommande que cela se fasse à l'appui d'études à jour concernant les impacts et les bénéfices de celui-ci en matière d'accessibilité, de mobilité, de dynamique commerciale, d'effets collatéraux et de coûts.

Ces études devront prendre en considération la morphologie urbaine spécifique du quartier, ainsi que les enjeux de stationnement à proximité des établissements commerciaux et de services.

RECOMMANDATION 3

La commission recommande à l'arrondissement de considérer divers scénarios alternatifs de réduction de la place de l'automobile sur la rue Wellington en dehors de la période de piétonnisation estivale. Le cas échéant, ces options doivent être évaluées en concertation avec les parties prenantes impliquées, entre autres, l'initiateur, la SDCW et les résidents du quartier.

RECOMMANDATION 4

La commission recommande à l'arrondissement, en collaboration avec les parties prenantes, de poursuivre ses efforts visant à mettre en place des mesures favorisant la réduction des nuisances associées à la piétonnisation estivale de la rue Wellington.



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568



L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...

