



# LA WELL PIÉTONNE

Présentation du projet à la consultation publique de l'OCPM

Octobre 2024

*Pour la*  
Piétonisation permanente de la rue Wellington

[lawellpietonne.com](http://lawellpietonne.com)

<b>LA WELL PIÉTONNE</b>	<b>1</b>
Historique la demande	3
Pourquoi Wellington devrait-elle être une rue piétonne?	3
Vision et objectifs de la proposition	4
Enjeux	12
Exemples d'ici	23
Annexe	25

## Historique la demande

Historique de l'initiative et de la rue piétonne peut être lu dans [le Sommaire décisionnel](#).

## Pourquoi Wellington devrait-elle être une rue piétonne?

Piétonniser la rue Wellington toute l'année permettrait de :

- **Augmenter le confort et la sécurité** pour les usagers vulnérables de la rue - plus de 5 millions de piétons par an<sup>1</sup>. Cela signifie pouvoir traverser la rue sans hésitation, ou pouvoir marcher confortablement côte à côte en couple, famille, ou avec un groupe d'amis.
- **Améliorer la qualité de l'environnement urbain** sur la rue commerciale principale de Verdun en réduisant les nuisances sonores et en ajoutant de la végétation, de l'art et des espaces communs.
- **Réduire l'utilisation et la dépendance de la voiture**, en induisant la demande d'alternatives. Ce qui est essentiel pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre<sup>2</sup>, étant donné que 43 % de nos émissions au Québec proviennent du transport<sup>3</sup>.
- **Améliorer l'équité sociale** en se réappropriant la chaussée occupée par les voitures en un espace public équitable adapté à la socialisation, au magasinage ou aux loisirs.
- **Promouvoir le commerce local** étant donné que les rues piétonnes sont plus productives économiquement<sup>4</sup> et encouragent l'activité commerciale.

Les rues et les zones sans voiture sont l'un des moyens les plus efficaces de réduire la dépendance à la voiture et d'inverser cette tendance. Ce changement aura des effets bénéfiques sur la sécurité, la vitalité communautaire et le commerce. Nous espérons également que cette initiative servira d'inspiration pour d'autres quartiers et villes.

---

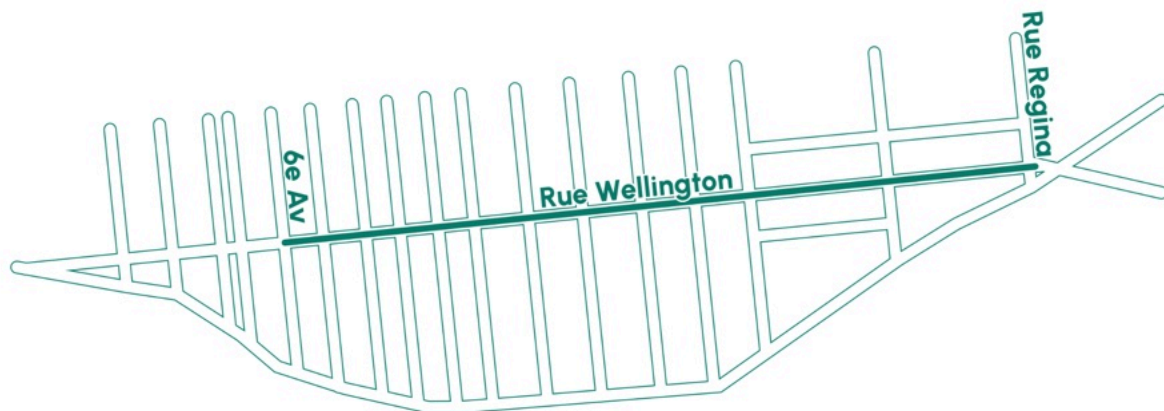
<sup>1</sup> <https://asdc.com/fr/sdc/promenade-wellington>

<sup>2</sup> <https://www.cbc.ca/news/opinion/opinion-electric-vehicles-car-dependence-1.6534893>

<sup>3</sup> <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/actions-lutter-contre-changements-climatiques/reduire-ges-transport>

<sup>4</sup> <https://www.strongtowns.org/journal/2018/1/16/why-walkable-streets-are-more-economically-productive>

## Vision et objectifs de la proposition



La zone piétonne estivale, proposée pour une piétonnisation à l'année.



La rue Wellington est une rue de 18 mètres de large.  
Ci-dessus, une maquette d'une rue piétonne de 18 mètres.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/pedestrian-only-streets/pedestrian-streets-example-1-18-m/>

## La proposition

Nous proposons que la rue Wellington, de la rue Régina à la 6e Av, soit modifiée de façon permanente pour interdire la circulation automobile à l'année. Cela impliquerait le réaménagement éventuel de la rue pour mieux accueillir les piétons et la micro-mobilité, et limiter l'accès aux véhicules de livraison et aux véhicules autorisés.

## Transition incrémentale

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. Cependant, un tel projet pilote ne permettrait pas de réaliser tous les changements que nous proposons, comme un repavement de la chaussée pour améliorer l'accessibilité de la rue ou des installations permanentes et n'encouragerait pas un transfert modal vers des modes de transport collectifs et actifs.

## Plus qu'un espace commercial, Wellington comme tiers lieu

Bien que plusieurs rues devenues piétonnes aient connu une augmentation de leur activité commerciale et une bonification de leur économie locale, il est important de rappeler que ce que nous proposons n'est pas de créer une artère commerciale.

La piétonnisation à l'année que nous proposons s'inscrit plutôt dans le concept de *tiers-lieu*. 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. Les parcs, les bibliothèques, certains cafés et bars, les centres communautaires et les plages sont des exemples de tiers-lieu.

Les tiers-lieux sont essentiels à la cohésion des communautés. Non seulement ils encouragent à acheter local, mais ils permettent de participer à la vie de quartier. C'est au travers de ses tiers-lieux que se forme l'identité d'une communauté et sans eux, cette identité se perd.

Nous faisons actuellement face à un déclin du nombre de tiers-lieux en Amérique du Nord, incluant à Montréal. Cela s'explique par divers facteurs, mais particulièrement par l'allocation toujours croissante de l'espace public à l'automobile. Un tel manque de tiers-lieux s'avère être corrélé à une détérioration de la santé mentale des membres de la communauté, en plus de limiter leur mobilité sociale et leur qualité de vie.<sup>6</sup>

Le but de la piétonnisation à l'année est donc effectivement de créer un nouveau tiers-lieu sur la rue Wellington, plus qu'un espace de transit, une véritable destination.

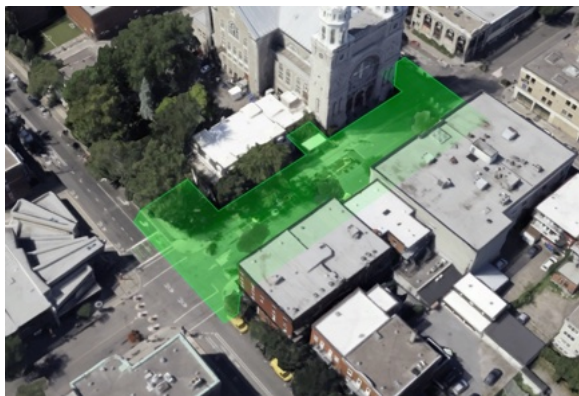
---

<sup>6</sup> <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6934089/>

L'objectif étant 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 centré autour de l'automobile.

### **Aménagements possibles et idées reliées au projet**

Le projet peut prendre de nombreuses formes. Les idées suivantes sont celles soumises sur le site Web de l'initiative ou suggérées par le public en personne lors de la collecte de signatures pour la pétition. Bon nombre des idées suivantes sont inspirées par les conceptions d'autres rues piétonnes du monde entier.



#### **Transformer la Place Wellington en parc et place publique du quartier**

Un parc entre la rue Galt et de l'Église qui s'étend devant et autour de l'église Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.



#### **Terrasses à côté des bâtiments**

Installer des terrasses à côté des commerces pour maximiser l'espace central pour la marche et les activités. Réduire le besoin des restos d'installer des terrasses surélevées.



### **Intersections protégés et étroits**

Intersections étroites et surélevées avec aménagements paysagers et bollards pour éviter les obstructions. Avec une conception suffisamment sécuritaire pour permettre aux enfants de courir dans la rue.



### **Surface surélevée et accessible**

Surélever la rue et ses trottoirs pour qu'ils soient au niveau des portes des commerces au premier étage.



### **Offrir des options de mobilité légère**

Offrir des options de transport léger comme une navette, un midibus, une voiturette ou un vélo-taxi.



### **Planter plus d'arbres**

Les arbres peuvent fournir de l'ombre et du soulagement pendant les vagues de chaleur et atténuer le vent en hiver.



### **Auvents de parapluies ou guirlandes**

Zones avec canopée qui offrent une atmosphère agréable et fournissent de l'ombre.



### **Activités hivernales**

La neige non contaminée par la circulation automobile peut être utilisée pour les activités hivernales et par les enfants.



### **Des festivals périodiques à l'année**

- Festival des récoltes
- Oktoberfest, défilé de l'Halloween.
- Défilé des morts le 1er novembre.
- Marché de Noël
- Off-festival des neiges, version Verdun avec activités (sports de glisse).
- Festival des célibataires autour du 14 février.
- Festival du printemps et des fleurs hâtives en avril-mai.



### **Repaver la rue avec des briques**

Utiliser des briques ou des surfaces alternatives adaptées à une rue piétonne, limitant la vitesse des cyclistes et réduisant la chaleur réfléchi.





### **Réaménager ou partager les stationnements sous-utilisés**

Créez un programme pour réaménager ou partager les aires de stationnement privés sous-utilisés à proximité.



### **Sculptures, art de rue**

Installations artistiques temporaires ou permanentes.



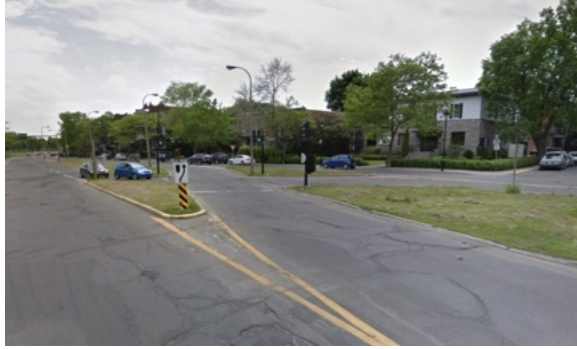
### **Kiosques de rue**

Petits bâtiments ou kiosques au milieu de la rue.



### **Balançoires publiques et mobilier**

Les balançoires et les espaces de repos appréciés par tous les âges en été peuvent devenir des éléments permanents.



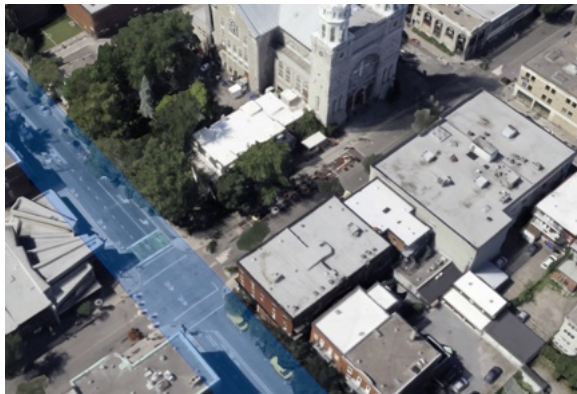
### **Piétonniser Wellington au-delà de la 6e avenue**

Piétonniser la rue Wellington de la rue Regina au boulevard Lasalle, au-delà de la 6e av. Cela permettrait de réorganiser l'intersection Wellington / Lasalle.



### **Supprimer les feux de circulation**

Supprimer les feux de circulation aux intersections de Willibrord, 5e, et Hickson.



### **Connecter et transformer la rue Galt**

Faire de la rue Galt un corridor piétonne ou de transport en commun, reliant le futur pont à l'Île-des-Soeurs.



### **Conteneurs publics pour ordures, recyclage et compost**

Pour faciliter la collecte des déchets et garder la promenade propre.



### **Renommer la rue en Promenade Wellington**

Renommer la zone piétonne de la rue en Promenade Wellington.



### **Surface podotactile**

Utiliser une surface podotactile pour aider les piétons atteints d'une déficience visuelle.



### **Cul-de-sacs / filtres modaux**

Transformer des rues transversales en double sens et ajouter des filtres modaux au coin de la rue Wellington. Cela pourrait optimiser l'espace pour le stationnement, la verdure et l'activités de rue.



### **Apaisement de la circulation**

Utiliser du mobilier urbain et des ralentisseurs conçus pour limiter la vitesse des cyclistes.

# Enjeux

## L'accessibilité

Notre vision de Wellington mise sur l'accessibilité universelle, en améliorant l'expérience et l'accès de la rue pour tous. La consultation publique qui nous a été accordée sera l'occasion de donner la priorité aux usagers de la route vulnérables et de réimaginer nos infrastructures pour l'inclusivité et l'accessibilité.

Actuellement, la rue présente plusieurs obstacles à l'accessibilité. Une transformation permanente pourrait inclure le repavage et la surélévation de la rue<sup>7</sup> pour en faire une surface plane d'un bord à l'autre en assurant que les entrées des commerces sont au niveau de la rue. L'élimination de la limite entre le trottoir et la chaussée existante permettrait une plus grande flexibilité dans l'attribution de l'espace de rue aux activités, au commerce et à la mobilité.



Par exemple, il existe des troubles des fonctions cognitives, neurologiques, visuelles et motrices qui empêchent les individus de conduire. Pour ces usagers de la route, la présence de véhicules motorisés dans une rue aussi achalandée que Wellington entrave leur accès et leur sécurité.

En ce qui concerne l'accessibilité pour les aînés, il est important de noter qu'une part grandissante d'aînés renoncent, par choix ou obligation, à conduire après l'âge de 65 ans.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> <https://hudsoncountyview.com/n-j-group-names-jersey-citys-newark-ave-pedestrian-plaza-municipal-project-of-the-year>

<sup>8</sup> <https://www.cnu.org/publicsquare/2020/03/05/aging-population-needs-walkable-bikeable-cities>

Une personne sur cinq de plus de 65 ans ne conduit pas. À 80 ans, 65 % ne conduisent plus, tandis que seulement 40 % ont des difficultés à marcher. Les personnes âgées doivent éventuellement renoncer à conduire même s'ils sont encore capables de marcher.

Les aînés de plus de 65 ans représentent 18 % de la population du Québec mais la moitié des piétons tués dans des collisions chaque année.<sup>9</sup> La diversification des options de mobilité permettra d'éviter des tragédies et de promouvoir une plus grande équité en matière de transport.

## Les commerces

Une étude analysant les rues commerciales de Montréal révèle que plus d'espace de stationnement est corrélé à une augmentation du nombre de magasins vacants<sup>10</sup> et qu'en général, les rues piétonnes encouragent l'activité commerciale<sup>11</sup> et sont plus productives économiquement, génèrent plus de revenus fiscaux et offrent un retour sur investissement plus élevé que les rues orientées vers l'automobile.

Des préoccupations concernant les livraisons, le stationnement et son impact sur les commerces sont souvent évoqués lorsque l'espace réservé aux voitures est supprimé même si une fois que ces projets sont terminés, ces peurs s'avèrent infondées<sup>12</sup>.

Sur Wellington, l'augmentation du trafic piétonnier sur Wellington dans le cadre d'une potentielle piétonisation permanente a déjà été quantifiée. En 2021, la deuxième année de piétonisation estivale, le trafic piétonnier a augmenté de 17%<sup>13</sup>.

La vie commerciale sur Wellington est déjà exceptionnelle. Selon la SDC, les commerces de cette rue ont un taux de survie proche de 70% après cinq ans<sup>14</sup>, dépassant la moyenne canadienne. Si les revenus des entreprises doivent atteindre un seuil pour que la piétonisation soit envisagée, Wellington est un choix approprié, déjà répondant aux normes prescrites<sup>15</sup> pour une rue piétonne.

---

<sup>9</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/2020-02-15/aines-tues-par-des-automobilistes-la-derniere-marche>

<sup>10</sup> <https://locallogic.co/blog/does-more-parking-bring-more-business>

<sup>11</sup> <https://www.strongtowns.org/journal/2018/1/16/why-walkable-streets-are-more-economically-productive>

<sup>12</sup> <https://montrealgazette.com/news/local-news/>

[jean-talon-market-merchants-coming-around-to-new-square-despite-loss-of-parking](https://montrealgazette.com/news/local-news/jean-talon-market-merchants-coming-around-to-new-square-despite-loss-of-parking)

<sup>13</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-04-04/>

[dix-rues-de-montreal-reservees-aux-pietons-pour-les-trois-prochains-etes.php](https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2022-04-04/dix-rues-de-montreal-reservees-aux-pietons-pour-les-trois-prochains-etes.php)

<sup>14</sup> <https://www.promenadewellington.com/fr/locaux-louer-commerciaux-verdun/>

<sup>15</sup> <https://collectivitesviabiles.org/articles/rues-pietonnes.aspx#prrequis-7>

Notre pétition a atteint son but grâce aux commerces de Wellington dans les secteurs des services, de la restauration et de la vente au détail qui ont collecté des signatures de clients pour soutenir notre initiative.

## Les bus

Wellington est normalement desservie par la ligne d'autobus 61. Lors de la piétonnisation estivale, cette ligne est déviée vers le boulevard Lasalle. Pour une rue piétonne ouverte à l'année, plusieurs options de mobilité peuvent être envisagées :



Dans la zone piétonne, de petites navettes comme celle-ci en Europe<sup>16</sup> peuvent constituer une option de transport en commun accessible. Leur faible empreinte leur permet de coexister dans une rue sans voiture, avec un service moins perturbateur pour l'environnement urbain qu'un bus ordinaire.

Le service de transport adapté porte-à-porte sur Wellington peut être maintenu comme option de transport en commun accessible.

Les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite bénéficient également d'un service de taxi gratuit<sup>17</sup> dans le cadre d'un projet pilote pendant la période de piétonnisation dans le secteur couvrant la promenade Wellington. Un tel service pourrait bénéficier d'une expansion et plus grande promotion.

---

<sup>16</sup> <https://www.visitmaribor.si/en/what-to-do/transports/6314->

<sup>17</sup> <https://www.facebook.com/arrondissementdeverdun/posts/pfbid03VMFDdLDdla8iaqViPmtcb8zwyMEM5xIZz5AjhADe2KtGXzLrTqcoUGyGabNTXrl>



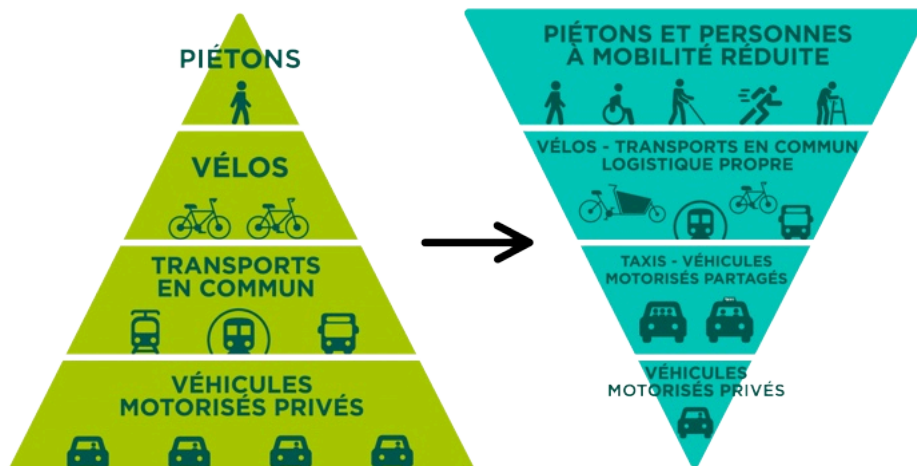
Une navette autonome à basse vitesse testée à Plaza St-Hubert.  
 Un autobus / midi-bus électrique, plus petit, plus mince, qui est une partie de la flotte de la STM.

## Les vélos

Nous encourageons la coexistence des cyclistes, des véhicules non motorisés et des triporteurs sur une Wellington piétonne. Des limitations peuvent être définies le cas échéant, par exemple lors d'événements spéciaux.

Selon les directives de CROW Design Manual for Bicycle Traffic, les piétons et les cyclistes peuvent coexister étant donné les paramètres de la taille de la rue et du trafic piétonnier<sup>18</sup> (Moins de 200 piétons par heure par mètre de largeur de rue). Une discussion continue sur la conception et les besoins des résidents et des navetteurs peut déterminer la configuration appropriée.

D'autres considérations pour la conception des rues, les limites de vitesse réduite, les restrictions de scooter et les campagnes de sensibilisation aideront la culture cycliste grandissante de Montréal à coexister sur une telle rue.



<sup>18</sup> <https://collectivitesviables.org/articles/rues-pietonnes.aspx>

## **L'embourgeoisement / gentrification**

La crise du logement fait partie des problèmes les plus urgents à Montréal. En plus de lutter contre notre pénurie auto-imposée de lieux agréables<sup>19</sup> qui concentre la demande de logements au quartiers conviviaux à échelle humaine, la réglementation doit être renforcée et appliquée pour lutter contre la spéculation, la cupidité et les pratiques prédatrices en immobilier.

Bien que nous soyons déterminés à remédier à ces inégalités dans notre ville, l'objectif de cette initiative est de remédier aux inégalités en matière de transport et à leur impact sur la santé et la sécurité publiques. Nous aimons notre communauté et il est essentiel que Verdun reste abordable pour les résidents à faible revenu, les résidents de longue durée et les entreprises locales.

La lutte contre l'éco-embourgeoisement nécessite des changements réglementaires et doit être traitée de toute urgence par des niveaux plus élevés de gouvernement et les organismes communautaires.

## **Le bruit**

Les bruits d'animation, comme ceux des festivaliers et des clients de restaurant, font partie du contexte général d'une ville animée et dynamique.

Nous pensons que ce problème peut être réglé en rappelant que les clients des bars soient découragés de flâner à l'extérieur et que les réglementations existantes en matière de bruit sont respectées.

Les véhicules motorisés sont la plus grande source de pollution sonore nocive<sup>20</sup>, qui affecte de manière disproportionnée les groupes à faible revenu. Réintroduire la circulation automobile dans le but de décourager la présence des itinérants et des personnes en général est inapproprié et contre-productif pour réduire la pollution sonore urbaine.

## **La circulation**

En rendant les rues et des secteurs entiers de notre ville agréables et pratiques pour y vivre sans voiture, nous pouvons encourager la réduction de l'usage de la voiture et donc, le trafic. Selon les études sur la politique des transports, la mise en place de zones sans voiture permet de réduire l'utilisation de la voiture de 10 à 20 %<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> <https://www.strongtowns.org/journal/2021/11/3/our-self-imposed-scarcity-of-nice-places>

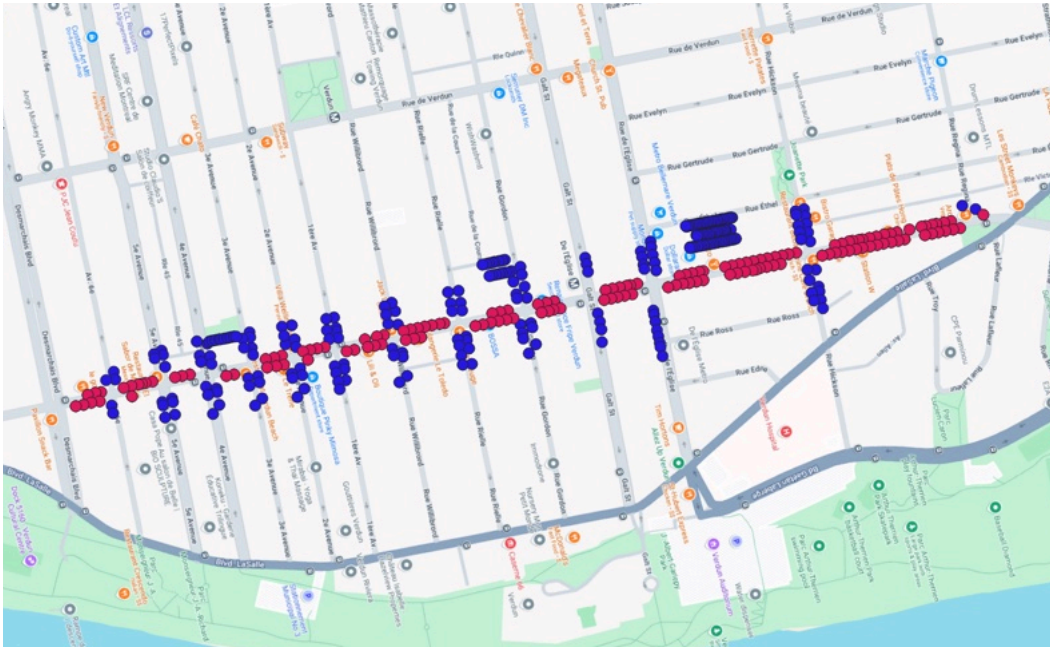
<sup>20</sup> <https://globalnews.ca/news/8642892/urban-noise-dangers-health/>

<sup>21</sup> <https://theconversation.com/12-best-ways-to-get-cars-out-of-cities-ranked-by-new-research-180642>



C'est à nous et à nos élus d'agir concrètement pour réduire le nombre de voitures sur nos routes. Plus nous fournissons d'espace aux voitures, plus nous induisons la demande pour des voitures.<sup>22</sup> Moins on laissera de place aux voitures, plus on induira une demande de transports collectifs et alternatifs sur une plus longue période. Avec la piétonnisation estivale temporaire, cette incitation à long terme n'existe pas, de sorte que la perturbation ne disparaît jamais.

## Le stationnement



Carte des places de stationnement payantes à moins de 100 mètres de la rue piétonne Wellington<sup>23</sup>

- **251 (32.7%)** Places sur la rue
- **270 (35.2%)** Places à côté / hors rue
- **247 (32.1%)** Places au Stationnement Étienne

Comme le montre la carte, le stationnement sur rue à Wellington représente une minorité de toutes les places de stationnement disponibles. Ces chiffres excluent le stationnement non payant disponible sur et hors rue.

Nous croyons que la perte du stationnement sur rue n'est pas une conséquence malheureuse de la piétonnisation, mais une étape cruciale pour réduire l'utilisation et la prévalence des automobiles dans notre ville. Cela dit, il y a une abondance de places de

<sup>22</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)

<sup>23</sup> <https://donnees.montreal.ca/dataset/stationnements-municipaux-tarifes-sur-rue-et-hors-rue/resource/08b6be63-8601-416d-a9ea-8fc6a73878c1>

stationnement réservés accessibles et payantes sur les rues perpendiculaires, ainsi que sur plusieurs terrains publics et privés qui sont constamment en dessous de leur capacité.<sup>24</sup>

Le livre blanc 2023 du Conseil régional de l'environnement de Montréal *Le stationnement à Montréal : 23 propositions pour une mobilité efficace, équitable et écologique*<sup>25</sup> présente plusieurs idées pour réduire et optimiser le stationnement et d'utiliser de manière novatrice et efficace les espaces existants pour les véhicules.



Le stationnement du IGA Wellington, un vendredi à 18h.

Il ne s'agit pas d'un manque de places de stationnement mais d'une mauvaise affectation des places de stationnement.

## Le froid

Malgré qu'il peut faire froid à Montréal, nous investissons quand même dans nos parcs, terrains de sport, bancs et autres équipements extérieurs qui sont moins idéaux en hiver. Les froides journées d'hiver sont tout simplement une réalité, même pour ceux qui ont le privilège de pelleter leur voiture hors d'un banc de neige. Comme pour la marche et le vélo, posséder et conduire une voiture présente en hiver son lot de défis qui sont trop souvent épargnés.

<sup>24</sup> <https://lawellpietonne.com/pdf/Taux-de-paiement-par-heure-par-mois-Terrains-de-verdun-avec-places-individuelles.pdf>

<sup>25</sup> [https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYdNZRxWil63lmbLnVjgAqMF/asset/files/Outils/2023-03-02\\_CRE-Montreal\\_Livre-blanc-VF\\_numerique.pdf](https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYdNZRxWil63lmbLnVjgAqMF/asset/files/Outils/2023-03-02_CRE-Montreal_Livre-blanc-VF_numerique.pdf)

Un sondage mené par la ville de Montréal révèle que nos habitudes actuelles sont compatibles avec une rue piétonne - il y a peu de changements dans les modes de déplacement vers Place Wellington en été ou en hiver<sup>26</sup> (13% vs 20% en voiture pour chaque saison respectivement).

Il existe de nombreux exemples de rues piétonnes à travers le monde qui sont déployées dans des climats plus froids, plus enneigés, plus pluvieux et plus sombres que le nôtre.



Une soirée sur Church Street à Burlington (Vermont)



Rue Constitution à Petropavl au Kazakhstan, situé dans un climat aux hivers plus froids et plus longs que le nôtre : il neige plus de 100 jours par an, avec des températures moyennes en janvier de  $-16^{\circ}\text{C}$ . C'est aussi la plus longue rue sans voiture du monde.

---

<sup>26</sup> [https://lawellpietonne.com/pdf/PIRPP-Rapports\\_sondage\\_2017\\_Place\\_Wellington.pdf](https://lawellpietonne.com/pdf/PIRPP-Rapports_sondage_2017_Place_Wellington.pdf)

## La neige

La plupart des rues piétonnes n'empêchent pas physiquement les véhicules d'entrer, elles ne les autorisent tout simplement pas. Le déneigement peut se faire avec les équipements existants.

La Ville de Montréal estime que le coût du déneigement d'une rue piétonne serait similaire à une rue ouverte à la circulation.<sup>27</sup>



Déneigement de la rue Strøget à Copenhague

## Les véhicules d'urgence et les livraisons

Comme en été, les véhicules d'urgence et de livraison ont toujours accès à la rue piétonne. Même les volumes les plus élevés de trafic piétonnier sont compatibles avec les véhicules d'urgence.<sup>28</sup>

Pour les livraisons, un certain nombre de mesures peuvent être mises en place, telles que les plages horaires pour les livraisons et les emplacements des zones de livraison. Des heures de livraison en soirée peuvent être créées et des exceptions pour certains types de véhicules comme les vélos cargos, les camionnettes électriques et les charrettes à bras peuvent être mises en œuvre. Avec cette stratégie, la piétonnisation peut contribuer à stimuler un transfert modal vers des véhicules plus propres.

---

<sup>27</sup> <https://journalmetro.com/local/ids-verdun/3072854/wellington-la-rue-la-plus-cool-au-monde-pietonne-a-lannee/>

<sup>28</sup> <https://twitter.com/extrapostage/status/1604943256135016449>

Lorsque le nombre de véhicules de tourisme motorisés dans la zone piétonne diminue considérablement, le chargement et le déchargement d'un véhicule de livraison peuvent également devenir plus faciles.

Il sera important de surveiller le flux de trafic, l'impact sur les opérateurs de transport et les usagers, et le transfert modal afin que des ajustements puissent être apportés en conséquence.

### **Les coûts**

Les coûts d'une piétonnisation à l'année de la rue Wellington dépendent de plusieurs facteurs et, bien sûr, de la portée du projet. Évidemment, ce projet ne sera pas gratuit, il faut plutôt le voir comme un investissement dans la communauté de l'arrondissement de Verdun.

Nous voyons également la consultation comme une bonne occasion d'examiner de plus près les coûts associés à la transition entre une rue piétonne et une rue ouverte au trafic automobile. Nous pensons entre autres aux coûts d'installation et de démantèlement du mobilier urbain, de la modification des lignes d'autobus. Ces coûts pourraient être réalloués à l'aménagement et à l'animation de la rue maintenant piétonnisée de façon permanente.

## Exemples d'ici



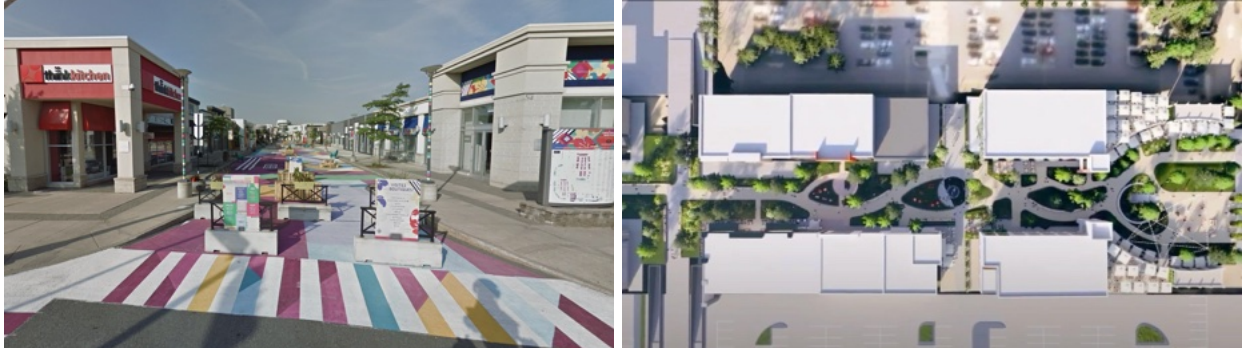
Quartier Chinois, Montréal  
La rue de la Gauchetière piétonnisée depuis 1981.



Rue Sainte-Catherine / Quartier des Spectacles  
Piétonne toute l'année. Voici quelques photos du marché de Noël de l'hiver dernier.



Premium Outlets Montréal (Mirabel)  
Les centres commerciaux voient les avantages des zones sans voitures et les mettent en œuvre.



Dix30 Brossard

Dix30 reconnaît également l'avantage de ne pas laisser sa zone centrale être inondée de trafic. Malgré l'absence de communauté à proximité, le stationnement et la circulation sont supprimés de la zone centrale au profit de l'espace pour les gens.



Au Vieux-Montréal, la place Jacques-Cartier et la rue Saint-Paul, qui sont déjà piétonnisées pendant la saison estivale depuis quelques années, le seront désormais à l'année.

Depuis le début de cette initiative, la réappropriation de l'espace public occupé par l'automobile s'accélère à travers la ville, de plus en plus de rues sont piétonnisées et l'espace qu'elles occupent est remis aux gens qui les fréquentent. Nous espérons que des modifications à l'urbanisme de notre ville dans le même genre continueront d'être mises en œuvre et que Wellington inspirera les Montréalais et les Montréalaises à imaginer une ville davantage axée vers les gens.

**La Well piétonne toute l'année** · [lawellpietonne.com](http://lawellpietonne.com)

Chris Bitsakis · Victor St-Louis · Aaron Stafford