

Consultation publique

Piétonnisation à l'année de la rue Wellington

Compte-rendu de l'atelier participatif

Date : Le mardi 28 janvier 2025

Lieu : Salle du Conseil – Mairie d'arrondissement de Verdun – 4555, rue Verdun

Trois types d'activités participatives d'échanges ont permis aux participants du 28 janvier 2025 de s'exprimer sur la question de la piétonnisation :

- Une activité d'examen de la piétonnisation de chacun sous 6 perspectives différentes;
- Une activité comportant des tables de discussion sur plusieurs thèmes reliés aux impacts de la piétonnisation;
- Deux murs de commentaires où les participants pouvaient exprimer leurs souhaits et leurs doutes reliés à la piétonnisation.

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 : l'atelier des six chapeaux, l'atelier du café du monde et les activités en autoanimation.

1 COMPTE-RENDU DE L'ACTIVITÉ DES SIX CHAPEAUX

Déroulement

Introduction et mise en contexte

Exploration en sous-groupes

- Chaque sous-groupe aborde successivement les six chapeaux. La rotation des chapeaux est coordonnée par les deux animatrices, qui s'assurent du respect des temps impartis.
- Pour signaler un changement de chapeau, elles circulent aux tables et changent la vignette sur la table, demandant aux participants de passer à la consigne suivante.

Synthèse collective

- Chaque sous-groupe partage les idées principales issues de son travail pour chaque chapeau.
- Synthétiser les contributions collectives et faire des liens entre les éléments pour clore la discussion.
- À la fin de l'atelier, ramasser les feuilles de prise de note de chacune des équipes.

L'atelier des six chapeaux permettait aux participants d'analyser la piétonnisation à l'année de la rue Wellington sous différentes perspectives en utilisant une méthode de réflexion structurée. Répartis en groupes, ils ont exploré successivement six angles de réflexion : factuel, émotionnel, créatif, sceptique, optimiste et organisationnel.

1.1 L'angle factuel

La première ronde de discussion était destinée à la collecte d'informations factuelles, sans interprétation ni jugement. L'objectif était d'établir une base commune de connaissances sur la piétonnisation de la rue Wellington et surtout, d'identifier les informations qui, selon eux, semblaient manquantes.

1.1.1 Impacts économiques et transformation commerciale

- Analyse détaillée des coûts d'une piétonnisation permanente, incluant l'entretien, l'animation et le mobilier urbain.
- Estimation des coûts liés au déneigement et à l'entretien hivernal.
- Impact budgétaire global pour l'arrondissement, incluant les pertes de revenus des stationnements et les investissements nécessaires.
- Comparaison des coûts avec d'autres villes ayant mis en place une piétonnisation permanente.
- Étude des effets potentiels de la piétonnisation hivernale sur la diversité commerciale et l'évolution du mix commercial.
- Analyse des variations de chiffre d'affaires des commerces selon leur secteur d'activité (restaurants, commerces de détail, services, etc.).
- Étude sur la provenance des clients et leur comportement d'achat en période estivale et hors saison.
- Évaluation de l'impact de la piétonnisation sur la valeur des loyers commerciaux.
- Analyse des coûts d'aménagement à long terme et des mécanismes d'adaptation nécessaires pour les commerçants.

1.1.2 Mobilité et accessibilité

- Étude d'impact sur la circulation des rues environnantes et les reports de trafic liés au retrait des autobus et des véhicules.
- Analyse du taux d'occupation réel des stationnements disponibles (Ethel, auditorium, LaSalle) et leur accessibilité pour les visiteurs et commerçants.
- Étude des impacts de la suppression des espaces de stationnement pour les commerces et les résidents.
- Évaluation des solutions alternatives de transport (navettes, services de livraison adaptés, adaptation du réseau de transport en commun).
- Étude sur la gestion des livraisons pour les commerces, incluant l'impact économique d'une piétonnisation permanente sur les délais et coûts d'approvisionnement.

1.1.3 Services et infrastructures

- Analyse des défis logistiques liés au déneigement et des solutions envisageables.
- Étude sur la faisabilité et les coûts d'un plan piéton global pour encadrer la circulation des piétons, cyclistes et véhicules de livraison.
- Évaluation des besoins en infrastructures (toilettes publiques, mobilier urbain, abris hivernaux, éclairage adapté).

1.1.4 Données sociales et perception du projet

- Études d'impact sur la perception du projet par les différentes clientèles (résidents, commerçants, visiteurs).
- Analyse des effets psychologiques et sociaux de la piétonnisation sur la santé mentale, le sentiment d'appartenance et la qualité de vie des résidents.
- Comparaison avec des villes nordiques ayant expérimenté une piétonnisation à l'année, incluant les facteurs de succès et les défis rencontrés.

Ces listes ne devraient pas être interprétées comme des commandes, mais plutôt comme des éléments possibles à considérer pour répondre aux attentes d'information et de communication des citoyens si le projet devait aller de l'avant.

1.2 L'angle émotionnel

La deuxième ronde de discussion invitait les participants à exprimer librement leurs ressentis et leurs intuitions face à la possibilité d'une piétonnisation permanente de la rue Wellington.

1.2.1 Sentiments positifs et espoirs

Chez certains participants, la piétonnisation suscitait un fort optimisme quant aux opportunités qu'elle représente. Ces derniers exprimaient de la joie face à la libération des voitures et l'amour du village. Un sentiment de connexion était ressenti lors des promenades sur la rue, accompagné d'une excitation liée à l'anticipation de l'effet communautaire.

La fierté constituait une émotion récurrente : plusieurs participants ont évoqué la rue la plus cool du monde et un fort sentiment d'appartenance. Ils manifestaient leur confiance en la capacité à trouver des solutions ensemble et valorisaient la reconnaissance du processus démocratique.

Une vision positive de l'avenir se dégageait avec un enthousiasme face à la vision d'une ville futuriste avec harmonie des transports. Plusieurs reconnaissaient que Wellington a déjà beaucoup changé et que la transformation est positive.

1.2.2 Inquiétudes et craintes

Malgré l'optimisme, des inquiétudes persistaient. Une inquiétude pour les commerces était clairement exprimée, accompagnée d'une tristesse face à la perception que les commerçants sont lésés. La peur du changement et le sentiment d'injustice selon la localisation étaient présents.

L'anxiété concernant les conséquences pour les automobilistes, surtout pour le stationnement, était mentionnée, ainsi qu'une frustration face à la réduction de l'accessibilité. Certains participants exprimaient également de la frustration devant le comportement des piétons et des cyclistes. Des préoccupations socioéconomiques étaient soulevées avec une inquiétude relativement à un possible embourgeoisement du quartier, hausse des loyers, arrivée de boutiques de luxe. Une peur de la perte de liberté pour les adolescents sans transport personnel motorisé était aussi évoquée.

L'incertitude due au manque de données a généré un certain scepticisme quant à la faisabilité du projet. Des doutes sur la pertinence de la piétonnisation permanente ont été exprimés, notamment parce que la piétonnisation en été seulement est perçue comme monotone en hiver.

1.2.3 Ambivalence et nuances

Les émotions exprimées reflétaient quelques fois une ambivalence : des émotions multiples, mêlant excitation, scepticisme quant à la réalisation. Une attitude de prudence : favorable à l'idée, mais la crainte des conséquences caractérise plusieurs interventions. La dualité se manifestait également dans les perceptions de sécurité : il y a de l'insécurité au niveau des intersections pour les piétons, mais simultanément un sentiment de sécurité pour les personnes vulnérables et marginalisées.

Plusieurs participants reconnaissaient qu'il s'agissait de risques importants à prendre tout en exprimant une confiance dans le processus et un sentiment que c'est bien pensé, un bon chemin. La peur que le sujet polarise encore plus les gens coexistait avec la fierté de devenir un exemple en trouvant des solutions aux doutes et aux difficultés.

1.3 L'angle créatif

La troisième ronde de discussion invitait les participants à explorer des idées nouvelles et audacieuses pour imaginer des éléments qui pourraient contribuer à rendre la piétonnisation permanente de la rue Wellington acceptable.

1.3.1 Solutions de transport et d'accessibilité

Plusieurs idées innovantes de transports alternatifs ont été proposées, notamment des traîneaux avec chevaux, un tramway, des taxis collectifs, des navettes d'or pour les personnes âgées et même des tyroliennes. Pour compenser la perte d'accès automobile, des propositions incluaient la gratuité du stationnement pour accéder à Wellington et l'utilisation d'un stationnement souterrain.

L'amélioration de l'accessibilité pour tous constituait une préoccupation récurrente avec des idées comme des navettes électriques pour les personnes à mobilité réduite et des « pelles solidaires » pour instaurer un mouvement de voisinage et mieux dégager la neige. Des services de soutien ont été envisagés, notamment le bénévolat ou petits emplois d'aide pour porter les courses à la voiture et le prêt de triporteurs pour faire les courses.

La circulation n'était pas nécessairement exclue dans tous les scénarios proposés : une rue semi-piétonne : pas de circulation régulière, seulement livraisons, transport collectif et transport adapté ou une rue partagée avec une voie en sens unique et un débarcadère avec de larges trottoirs pourraient offrir des compromis.

1.3.2 Aménagements et infrastructures

Les propositions d'aménagement incluaient des terrasses chauffées, des trottoirs chauffants, des espaces verts et des jeux pour enfants. L'ajout de commodités comme des toilettes chauffées, une sécurité renforcée et des fontaines à eau ont été suggérées pour améliorer le confort des visiteurs. Des structures plus permanentes pour transformer l'expérience urbaine ont aussi été imaginées : de petits toits au milieu de la

rue avec des arbres pour créer de l'ombre, des jardins suspendus, développement d'espaces de jeux pour enfants, de patinoires et de zones multifonctionnelles ainsi qu'une piétonnisation en hauteur ou étagée, permettant plusieurs niveaux.

L'intégration écologique a été soulignée avec l'ajout d'espaces verts, de parcs éponges, de végétation indigène (vivaces, conifères pour l'hiver, arbres persistants) et plus d'infrastructures vertes en général.

1.3.3 Animation et vie communautaire

L'animation de la rue constituait un élément récurrent avec des propositions d'animations annuelles, des kiosques extérieurs, du chant, des spectacles de feu, des cabanes extérieures, des laboratoires à explorer. Les terrasses hivernales avec des « pits de feu » pourraient attirer les visiteurs même pendant la saison froide. Un équilibre important semblait être recherché chez les participants : « faire une rue pour le quartier et non un *Disneyland* » et reflétait le souhait de préserver l'authenticité locale. Cette préoccupation se manifestait également dans la proposition d'exercer un contrôle sur les types de commerces pour privilégier ceux qui desservent la population locale plutôt que les touristes.

La piétonnisation à l'année avait aussi été vue chez certains participants comme une incitation à sortir en hiver pour participer à des événements contre la dépression saisonnière et une occasion de prolonger la saison de nuit aussi en permettant d'étendre les périodes d'activité.

1.3.4 Flexibilité des solutions

La flexibilité caractérisait plusieurs propositions, comme la création de kiosques d'informations, de casiers pour entreposer temporairement ses courses, de centres de location de poussettes et de caddies, de prêts en libre-service de triporteurs pour aînés et de points chauds pour se réchauffer l'hiver. Les casiers sur la rue pour les commerces faciliteraient les achats sans nécessiter de transport personnel.

La création d'une place publique permanente entre les rues Galt et De l'Église pourrait créer des espaces de rassemblement bien définis. Quelques personnes ont mentionné que stimuler le commerce dans les autres rues, surtout pour les commerces nécessitant un accès en voiture, pourrait équilibrer le développement commercial de tout le quartier.

1.4 L'angle critique

La quatrième ronde de discussion invitait les participants à examiner les risques, les défis et les limites d'une piétonnisation permanente de la rue Wellington.

1.4.1 Impacts économiques et commerciaux

La piétonnisation soulevait des inquiétudes concernant la perte de la diversité commerciale et le risque de déménagement des commerçants. L'augmentation des loyers et l'embourgeoisement étaient perçus comme des menaces au tissu commercial existant. Selon certains participants, la piétonnisation à l'année pourrait mener à une réduction des commerces indépendants au profit de cafés et restaurants plus onéreux, créant ainsi un impact sur les loyers des commerces sur et autour de Wellington.

Les contraintes logistiques représentaient aussi un obstacle important. Les problèmes d'accessibilité pour les livraisons et le manque de stationnement compliquent l'approvisionnement des commerces. De nombreux établissements n'ont pas de ruelles et dépendent d'un accès direct sur Wellington. Certains fournisseurs refusent déjà d'effectuer des livraisons durant l'été.

La hausse de l'embourgeoisement et des loyers représentait une préoccupation récurrente. Il est affirmé que la piétonnisation contribue à l'embourgeoisement et que ce dernier entraînera une hausse des loyers et des prix des restaurants. Ces changements pourraient transformer profondément le profil socioéconomique du quartier, avec un impact sur les loyers des commerces sur et autour de Wellington. L'abordabilité devrait être préservée pour maintenir le caractère inclusif du quartier et éviter son embourgeoisement.

1.4.2 Accessibilité et mobilité

L'accessibilité constituait une préoccupation centrale, particulièrement pour certaines populations : la fréquentation hivernale n'est pas très bonne, surtout pour les gens à mobilité réduite, les personnes avec des handicaps, les aînés, les personnes avec des poussettes. Le transport adapté qui ne pourrait plus faire de porte-à-porte pénaliserait ces groupes. Les conditions climatiques aggraveraient ces difficultés : les conditions climatiques hivernales augmentent les problèmes de mobilité et l'accessibilité hivernale est à questionner.

La question du stationnement est revenue constamment : tout le monde veut du stationnement, ce n'est pas évident et les stationnements peuvent être engorgés. Pour les résidents plus éloignés, fermer la rue n'est pas une bonne idée, car ces derniers dépendraient davantage de leur véhicule. Des préoccupations pratiques ont émergé, comme les dos d'âne qui pourraient empêcher le déneigement et rendre la rue glissante et la livraison des courses pour les personnes malades qui pourraient être plus compliquées si la rue était piétonne.

1.4.3 Impacts environnementaux et circulation

Des inquiétudes ont également été soulevées concernant les effets de la piétonnisation sur la circulation dans le quartier : il y a des débordements de trafic au niveau des rues avoisinantes, notamment le boulevard LaSalle. D'autres affirment que le bilan des GES est peu convaincant si les voitures sont simplement redirigées vers d'autres rues et remettent en question les bénéfices environnementaux allégués. La cohabitation des usagers semble un défi avec des affirmations contradictoires : « les vélos rendent la cohabitation difficile » et des « protestations à la fois des automobilistes, des commerçants et des usagers d'autobus ».

La réorganisation des trajets d'autobus et la suppression d'arrêts stratégiques inquiètent également, avec des protestations à la fois des automobilistes, des commerçants et des usagers d'autobus. Une position particulièrement sceptique affirme que le CO₂ est nécessaire à la vie, donc laisser les voitures rouler est une bonne chose.

1.4.4 Coûts et financement

Le coût astronomique pour une piétonnisation permanente représenterait un obstacle majeur. Plusieurs participants soulignent un budget limité, tant en argent qu'en temps, ainsi que des investissements coûteux. La question du financement reste sans réponse claire pour plusieurs participants : le financement n'est pas facile et sans l'argent des horodateurs, on ne sait pas comment on va financer. Pour certains participants, l'augmentation des taxes, le financement des projets, le coût de l'animation devraient être considérés avant d'aller de l'avant. La transparence est souhaitée : il faut informer les citoyens de ces dépenses.

1.4.5 Enjeux sociaux et urbains

Diverses préoccupations sociales sont exprimées, comme la hausse de l'itinérance et l'augmentation potentielle de la criminalité. La piétonnisation à l'année posait également la question de la réelle utilisation de la rue en hiver et soulevait des inquiétudes quant à l'impact du bruit sur la rue et celui de la piétonnisation sur les commerces des rues adjacentes.

Pendant l'activité participative, il a été souligné que la perception d'une mauvaise gestion municipale sans consultation citoyenne alimentait le scepticisme. La nécessité de prendre en compte les coûts de l'animation et des spectacles et d'en informer les citoyens reflétait un besoin de transparence. Quelques participants se sont demandé si c'était le bon moment pour refaire Wellington dans un contexte de dégradation des infrastructures et des équipements et de l'augmentation des travaux aux alentours.

1.5 L'angle optimiste

La cinquième ronde de discussion invitait les participants à adopter une posture optimiste et à identifier les opportunités et avantages qu'une piétonnisation permanente de la rue Wellington pourrait apporter.

1.5.1 Avantages économiques et commerciaux

La rentabilité du projet pourrait constituer un atout significatif pour le quartier. Les restaurants et cafés pourraient bénéficier de la piétonnisation, ce qui dynamiserait l'économie locale. Une augmentation de la valeur des propriétés représenterait également un avantage potentiel pour les propriétaires et investisseurs du secteur. La rue pourrait devenir une destination « Instagrammable » qui attirerait ainsi plus de visiteurs et de touristes.

Certains participants affirment que la piétonnisation favoriserait l'encouragement de la consommation locale par les résidents de Verdun, créant un cercle vertueux pour l'économie de proximité. Les commerces qui répondent aux besoins locaux seraient particulièrement avantagés dans ce nouveau contexte. Des avantages économiques pourraient aussi émerger des solutions développées pour résoudre les problèmes de mobilité.

1.5.2 Mobilité et accessibilité améliorées

Plusieurs ont mentionné que la piétonnisation offrirait une occasion de repenser les transports collectifs et actifs. Des solutions innovantes comme des navettes, une voie réservée ou un tramway amélioreraient l'accessibilité. Une meilleure planification des autobus pourrait être envisagée, avec l'augmentation de leur usage. Certains participants ont même proposé l'installation d'un tapis roulant pour transporter les gens.

L'opportunité de rendre plus fluide le trafic sur LaSalle et Verdun représenterait un bénéfice potentiel. La possibilité de condenser le flux automobile sans l'éliminer complètement offre une solution intermédiaire. Plusieurs personnes font remarquer que des adaptations seraient nécessaires pour les personnes en fauteuil roulant si la piétonnisation était à l'année et considèrent ces adaptations comme faisables. Des programmes d'adaptation des entrées des commerces faciliteraient l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

1.5.3 Gouvernance et participation citoyenne

Certaines personnes ont mentionné que le projet bénéficierait d'une approche davantage à l'écoute des citoyens et commerçants. La mise en place d'un contrôle citoyen sur la gestion de la piétonnisation garantirait une meilleure acceptabilité selon certains participants. Une proximité accrue entre élus, fonctionnaires et citoyens renforcerait la gouvernance locale.

L'importance d'une planification et d'un processus de consultation a été soulignée et souvent mise de l'avant. Selon certains, les grandes décisions d'aménagement devraient être prises par vote. Le fort sentiment de communauté existant constituerait un atout pour le succès du projet. Le potentiel d'inspirer un modèle international que d'autres villes pourraient reproduire placerait Verdun et Montréal à l'avant-garde de l'urbanisme durable et serait une source de fierté pour les résidents et les autorités municipales.

Il semblait y avoir consensus autour du fait que si le projet devait aller de l'avant, il serait important de tester des projets pilotes pour évaluer concrètement les impacts avant toute décision définitive. Être ouvert à l'écoute des commerçants et proposer des mesures de mitigation si la rue est piétonnisée permettrait d'anticiper et résoudre les problèmes potentiels.

1.5.4 Environnement et qualité de vie

La réduction de la pollution grâce à une diminution de l'usage de la voiture représenterait un avantage environnemental. Le verdissement plus permanent contribuerait à réduire les îlots de chaleur, améliorant ainsi le confort durant l'été. Cela pourra entraîner une diminution des coûts de climatisation pour les commerces. La rue Wellington serait déjà une attraction avec ses ruelles vertes; la piétonnisation renforcerait cette identité écologique. L'intégration de l'initiative de Trame verte et bleue permettrait de repenser le quartier dans une perspective écologique plus large.

La piétonnisation pourrait aussi aider à améliorer les problèmes de santé mentale en incitant les gens à sortir et à marcher dans la rue. L'augmentation de la sécurité créerait un cercle vertueux pour les voitures. La fierté associée à la rue piétonne à l'année renforcerait le sentiment d'appartenance.

La piétonnisation pourrait être l'occasion de développer des laboratoires urbains. La création d'espaces blancs destinés aux jeux pour enfants et la présence de brigadiers avec des lumières inspirées de Lumino dans le Quartier des spectacles pourraient rendre l'espace public plus attrayant et sécuritaire. Des glissades, des toboggans, des stations de réchauffement, des activités hivernales, du mobilier et des terrasses avec des « pits de feu » enrichiraient l'expérience urbaine. Le prêt d'articles de sport hivernal, l'organisation de jeux hivernaux et même du ski de fond sur Wellington ont été suggérés. Le besoin d'un tiers-lieu qui ne nécessite pas de consommation pour être utilisé a été identifié comme un élément important pour l'inclusion sociale.

Verdun pourrait établir la première politique hivernale novatrice dans tout Montréal. L'installation de trottoirs chauffants pourrait améliorer le confort pendant la saison froide. La piétonnisation offrirait l'occasion d'installer des trottoirs chauffants, facilitant ainsi la mobilité hivernale.

1.6 L'angle d'organisation

La dernière ronde de discussion visait à structurer les réflexions et à prioriser les idées discutées.

1.6.1 Organisation et gouvernance

La mise en place d'une piétonnisation réussie nécessiterait un cadre organisationnel solide. Les efforts de communication nécessaires sur les coûts, l'organisation et les bénéfices tangibles constitueraient un pilier fondamental de cette démarche. L'établissement d'un processus consultatif continu avec réflexion et prise de décision garantirait l'adhésion de toutes les parties prenantes.

La création d'un comité citoyen apparaît comme essentielle chez plusieurs participants pour assurer une gouvernance participative. Ce comité contribuerait à la gestion d'un espace de confiance pour permettre la participation des citoyens. La Ville devrait jouer un rôle actif dans la régulation des loyers et le financement des projets afin d'éviter les dérives spéculatives. L'importance des études d'impact et des données chiffrées pour éclairer les décisions a été soulignée à plusieurs reprises comme étant un prérequis pour aller de l'avant avec ce projet.

1.6.2 Approche progressive et flexible

L'adoption d'un projet progressif par tronçon pour une évolution dans le temps qui permettrait de tester différentes configurations avant une mise en œuvre complète est une recommandation qui a été faite à plusieurs reprises. Cette approche incrémentale permettrait d'ajuster le projet en fonction des retours d'expérience.

Plusieurs alternatives à une piétonnisation complète ont été proposées : on pourrait prolonger la période de piétonnisation à partir du 1^{er} mai jusqu'à plus tard à l'automne sans forcément piétonniser l'hiver, ou encore organiser des fins de semaine hivernales, des événements saisonniers. Une participante suggère qu'on pourrait aller jusqu'à l'Halloween, voire jusqu'en novembre.

L'idée de tester différents modèles par des projets pilotes est revenue fréquemment, avec des questions sur une piétonnisation partielle ou une prolongation de la piétonnisation saisonnière. Ces expérimentations permettraient d'optimiser le « timing » des travaux en les coordonnant avec d'autres chantiers déjà prévus.

1.6.3 Solutions de mobilité

La mise en place d'un mode de transport accessible sur Wellington semble être une priorité pour garantir l'inclusion de tous les usagers. La mobilité pourrait être davantage axée sur le transport collectif avec la mise en place de navettes ou de minibus pour assurer la mobilité. L'aménagement de trottoirs plus larges améliorerait la circulation

piétonne. Il apparaissait nécessaire de trouver une solution pour permettre le transport collectif et adapté sur la rue afin de ne pas pénaliser les personnes à mobilité réduite.

Un participant a souligné l'importance de trouver un compromis pour garder la rue inclusive, y compris pour les automobilistes. Cette vision visait à réduire l'impact de la voiture sans l'exclure totalement, ce qui pourrait provoquer un changement de mentalité par une réflexion globale sur la mobilité et l'accessibilité.

1.6.4 Aménagement et animation

Certains ont mentionné qu'il serait important d'éviter de faire une rue uniquement basée sur l'animation ou sur une destination. Des initiatives comme des fins de semaine thématiques en hiver, des spectacles de rue, des marchés saisonniers et des événements culturels pourraient encourager les résidents à fréquenter la rue même en dehors de la période estivale. La création d'une halte chauffée en hiver pour un lieu de rassemblement protégé des intempéries et l'ajout d'arbres, notamment des conifères et des chênes ont été proposés pour contribuer à l'agrément de la rue tout au long de l'année.

Toutefois, certains ont souligné qu'il faudrait éviter que la rue devienne uniquement un lieu d'animation, au détriment de ses fonctions quotidiennes. Un participant a souligné qu'une rue piétonne permet la rencontre et crée un espace d'échange. Cette vision sociale est soutenue par certains autres participants qui souhaitaient créer un espace citoyen ou un tiers-lieu qui ne soit pas uniquement commercial, mais aussi un espace de jeu ou de repos.

La réflexion aux formes d'animation et aux coûts associés devrait être intégrée dès la conception du projet. Un participant note qu'en hiver, cela briserait la déprime et favoriserait un sentiment de communauté, soulignant ainsi les bénéfices sociaux de l'animation urbaine.

1.6.5 Équilibre entre les bénéfices économiques et sociaux

Une opposition nette existe entre les perspectives économiques optimistes et pessimistes. Comme le résume un participant, il y a à la fois des éléments qui dérangent et des éléments positifs, ce qui invite à une approche nuancée et réfléchie.

L'importance du lien entre les commerces et les habitants est fréquemment soulignée, avec l'idée récurrente que les commerces locaux devraient répondre aux besoins des Verdunois. D'autres participants nomment qu'il faudrait favoriser une diversité dans le type de commerces pour maintenir une offre équilibrée et prendre en compte les autres rues commerciales pour éviter leur délaissement. Il serait essentiel selon plusieurs participants d'anticiper la hausse du coût de la vie pour les citoyens, les commerçants et les résidents des rues adjacentes afin d'éviter l'embourgeoisement.

Des solutions comme des programmes de soutien aux commerces indépendants, des incitatifs pour diversifier l'offre commerciale et une meilleure régulation des loyers

commerciaux ont été proposées. Certains ont suggéré que la Ville joue un rôle plus actif dans la protection des commerces de quartier afin d'éviter une hausse des coûts qui pousserait les petites entreprises à fermer leurs portes.

1.7 Tensions observées

1.7.1 Tensions concernant les perspectives économiques

Une opposition existe entre des perspectives économiques optimistes et pessimistes. D'un côté, certains affirment que la rentabilité du projet pourrait être un atout et anticipent une augmentation de la valeur des propriétés. D'un autre côté, des inquiétudes émergent concernant le coût astronomique pour une piétonnisation permanente et les investissements coûteux qu'elle nécessiterait. La question des bénéficiaires économiques divise également. Certains y voient des opportunités économiques : plus de places disponibles, plus d'emplois, tandis que d'autres craignent une hausse de l'embourgeoisement et des loyers.

La crainte de fermeture de commerces représente une préoccupation majeure, avec un risque de déménagement des commerçants et des problèmes d'accessibilité pour les livraisons et manque de stationnement qui pourraient compromettre la viabilité de certaines entreprises. À l'opposé, une vision optimiste suggère qu'une régulation naturelle du type de commerce s'opérera, ce qui serait bénéfique à long terme pour l'économie locale, avec des commerces qui répondent aux besoins locaux et un encouragement de la consommation locale par les résidents de Verdun.

1.7.2 Tension concernant la vision urbaine

Une tension fondamentale émerge entre deux visions de la rue : celle d'un espace public pour et par les citoyens et celle d'un espace voué principalement à la vitalité commerciale du quartier. D'un côté, la perspective sociale préconise de créer un espace citoyen ou un tiers-lieu qui ne soit pas uniquement commercial, mais aussi un espace de jeu ou de repos où la communauté pourrait être un tiers-lieu d'entraide et d'acceptabilité sociale. De l'autre, une vision plus économique insiste sur l'importance du lien entre les commerces et les habitants et la nécessité de maintenir une rue qui sert avant tout la dynamique commerciale locale.

La transformation sociale du quartier est vue tantôt comme une menace, avec la crainte d'un embourgeoisement qui entraînera une hausse des loyers et des prix des restaurants, tantôt comme une occasion d'améliorer les problèmes de santé mentale en incitant les gens à sortir et à marcher dans la rue.

2 COMPTE-RENDU DE L'ACTIVITÉ CAFÉ DU MONDE

Déroulement

Accueil et introduction

L'animateur en chef explique le déroulement du Café du Monde, présente la problématique centrale et les thèmes des 5 tables. Les participants se déplacent aux tables.

Rondes de discussion (2 rondes de 20 minutes chacune)

Début de chaque ronde

- Rappelez le thème de la table et faites une courte synthèse des idées déjà discutées à votre table pour guider les nouveaux participants.
- Redemandez le consentement à jouer le rôle du gardien du temps et des échanges.
- Invitez les participants qui le souhaitent à prendre des crayons pour dessiner ou noter des mots clés sur la grande feuille.

Pendant la discussion, assurez-vous d'une répartition équitable du temps de parole et recentrez au besoin les discussions sur le thème de la table. Voici des exemples d'interventions pour vous aider.

Pour stimuler la réflexion

- Cette idée est très intéressante, pourriez-vous la développer un peu plus?
- Quelqu'un d'autre aimerait réagir ou ajouter quelque chose à ce qui vient d'être dit?

Pour encourager les échanges respectueux

- Merci pour ce point de vue, c'est important de considérer différentes perspectives.
- Ce qui est dit ici est précieux. Assurons-nous que tout le monde ait l'occasion de s'exprimer.

Pour recentrer les discussions

- Cette réflexion est intéressante, mais comment pourrait-on la relier davantage à notre question?

Environ 5 minutes avant la fin de la ronde

Demandez aux participants de faire une synthèse des idées pour vous aider à les résumer à l'équipe suivante. Vérifiez si les mots clés inscrits sur la grande feuille reflètent bien les discussions.

Synthèse collective (10 minutes)

L'animateur en chef se situe près du tableau. Il prend la parole et sollicite à tour de rôle la synthèse des idées développées à votre table. Les hôtes présentent les idées principales de leurs tables. À la fin de l'activité, remettez les grandes feuilles à l'animateur en chef.

L'activité Café du Monde a permis aux participants d'explorer différentes dimensions de la piétonnisation à l'année de la rue Wellington par des discussions en petits groupes. Chaque table abordait une thématique spécifique et les participants circulaient entre les tables pour partager leurs réflexions et proposer des pistes de solutions.

2.1 Table sur l'accessibilité

2.1.1 Arguments en faveur de la piétonnisation

Amélioration de l'aménagement urbain

La piétonnisation offrirait l'opportunité de repenser l'aménagement de la rue. Au lieu de conserver l'asphalte, il serait possible de verdir l'espace et de créer un environnement plus agréable. Une rue piétonne permettrait d'avoir plus de place pour les piétons, les marchettes et les fauteuils roulants, comparativement aux trottoirs qui sont souvent glacés en hiver. La piétonnisation représenterait un changement de pensée dans une ville traditionnellement conçue pour l'automobile. Les gens voudraient être sur la rue pour avoir des interactions sociales, ce qui serait facilité par un espace sans voitures.

2.1.2 Arguments contre la piétonnisation

Mobilité réduite et déplacements

La piétonnisation poserait des défis majeurs pour les personnes à mobilité réduite. Ce n'est pas tout le monde qui peut marcher 50 mètres, et en hiver, l'utilisation d'un triporteur devient difficile. Pour les personnes en fauteuil roulant ou avec une marchette, se déplacer avec des achats comme de l'eau serait déjà difficile, et cela deviendrait « inimaginable » sans accès automobile.

De nombreux commerces sur Wellington ne sont pas accessibles aux fauteuils roulants. La piétonnisation supprimerait le peu d'accessibilité existante. Il y a une préoccupation particulière pour l'accès à certains lieux essentiels comme les pharmacies, fréquentées par les personnes âgées.

Les stations de métro LaSalle et De l'Église sont décrites comme non accessibles. L'absence d'abris adéquats rend l'attente difficile en cas de pluie. Le transport adapté serait également affecté, avec un impact à la fois mental et physique sur ses utilisateurs.

La piétonnisation compliquerait les achats volumineux comme la litière pour animaux, les grosses épicerie ou les meubles. Pour acheter local, il faudrait soit mettre les achats dans une voiture (qui serait garée plus loin) soit payer pour la livraison. Des questions se posent également sur la gestion des services de livraison comme DoorDash et Uber Eats, ainsi que sur la façon dont seraient gérés les déménagements, notamment le 1^{er} juillet.

Sécurité personnelle

Des préoccupations concernent la sécurité des femmes qui rentrent seules la nuit à pied, sans auto, avec un sentiment d'augmentation du danger. L'éclairage sur Wellington est jugé non optimal, ce qui amplifie ce problème, particulièrement en hiver quand la nuit tombe tôt.

Pour les personnes neurodivergentes, l'augmentation du bruit et des foules que pourrait entraîner une piétonnisation constitue un problème potentiel.

Nature de la rue Wellington

Une préoccupation fondamentale concerne la vocation de la rue : c'est une rue commerciale, ce n'est pas une rue, une place publique ou un endroit de socialisation. Ce questionnement soulève le débat sur l'utilité même de la piétonnisation. Quel est l'avantage de fermer? Qu'est-ce qu'on va faire sur la rue?

2.1.3 Solutions proposées

L'idée d'une rue partagée limitée à 20 km/h plutôt qu'une piétonnisation totale a été évoquée. Cette approche pourrait concilier les besoins de circulation et d'accessibilité tout en améliorant la sécurité des piétons.

Plusieurs aménagements sont suggérés pour améliorer la situation :

- Zones ou horaires spécifiques pour charger les achats.
- Heures de livraison définies pour les commerces.
- Plus de stationnements sur rue, notamment aux intersections.
- Mise à niveau de la rue et des trottoirs pour éviter la multiplication des rampes d'accès.
- Installation de supports à vélos.
- Installation de rampes d'accessibilité fonctionnelles été comme hiver.
- Mise en place de navettes et de petits autobus pour faciliter les déplacements.

- Augmentation de la fréquence des transports publics.
- Retour de l'autobus 50 sur la rue Wellington.
- Ajout de toilettes publiques accessibles.
- Amélioration de la signalétique.
- Optimisation de l'éclairage l'hiver quand il fait nuit plus tôt.

Des mesures pour préserver l'accessibilité économique ont été suggérées :

- Création d'un registre des commerces pour empêcher l'installation de chaînes commerciales.
- Contrôle des loyers commerciaux.
- Subventions pour rendre les commerces physiquement accessibles.
- Travaux d'aménagement réalisés rapidement pour limiter l'impact sur les commerces.

Une collaboration avec la STM était jugée nécessaire pour améliorer le transport adapté dans le secteur. Des questions se sont également posées sur la gestion des services d'urgence, pour les ambulances, avec les enfants, qui se charge de déplacer les bornes?

La piétonnisation de la rue Wellington soulèverait donc des défis importants en matière d'accessibilité, particulièrement pour les populations vulnérables et à mobilité réduite. Si un tel projet devait être mis en œuvre, il nécessiterait des mesures d'atténuation et une réflexion approfondie sur l'aménagement urbain, les transports collectifs et l'accessibilité des commerces.

2.2 Table sur la mobilité

2.2.1 Les arguments en faveur de la piétonnisation à l'année

Amélioration des transports collectifs

Certains participants considéraient que la piétonnisation à l'année pouvait améliorer la mobilité sur la rue Wellington et dans le quartier. Des propositions suggéraient d'augmenter l'offre de transport en commun pour compenser l'absence de circulation automobile. L'ajout de minibus électriques à basse vitesse, inspirés de modèles utilisés en Allemagne, permettrait d'assurer un lien entre différents pôles du quartier. L'implantation de navettes spécialisées sur appel, destinées aux personnes âgées et aux enfants ayant des besoins particuliers, répondrait aux enjeux d'accessibilité. La connexion avec le réseau de transport collectif a été évoquée, notamment en garantissant l'accessibilité universelle des stations de métro Verdun et De l'Église.

Réaménagement de l'espace

Le réaménagement de la rue fait partie des solutions envisagées pour équilibrer les différents types de circulation. Une réduction de l'espace destiné aux automobiles, avec des voies réservées aux autobus et aux transports actifs, favoriserait une mobilité plus fluide et sécuritaire. L'aménagement de voies cyclables réservées permettrait de mieux encadrer la cohabitation entre piétons et cyclistes. Une révision de la signalisation et de la gestion des intersections améliorerait aussi la sécurité des déplacements.

L'entretien hivernal représentait un enjeu important pour assurer le succès d'une piétonnisation à l'année. Certains voient cette contrainte comme une opportunité pour embaucher des personnes en réinsertion sociale afin d'assurer un déneigement efficace et constant. L'ajout de dos d'âne ou autres aménagements similaires améliorerait la sécurité aux intersections en régulant la circulation des cyclistes.

Renforcement de la communauté et de la sécurité

Certains participants estimaient que la piétonnisation renforcerait le sentiment de sécurité et de communauté. Une rue sans circulation automobile offrirait un espace sécuritaire aux jeunes adolescents pour se retrouver et socialiser sans danger. Une meilleure connexion avec le reste de la ville, notamment par un entretien rigoureux des pistes cyclables reliant Verdun aux quartiers voisins, favoriserait les déplacements en transport actif.

2.2.2 Les arguments contre la piétonnisation à l'année

Préservation de la vocation commerciale

Plusieurs participants soulignent que la rue Wellington joue d'abord un rôle commercial et que sa piétonnisation ne répondrait pas aux besoins de l'ensemble des Verdunois. Certains insistent sur l'importance de préserver l'accès automobile pour maintenir l'attractivité de la rue. La circulation des voitures ferait partie de l'identité historique de la rue et contribuerait à son dynamisme commercial.

Certains commerces ne pourraient pas survivre uniquement avec la clientèle locale et dépendraient de visiteurs venant d'autres arrondissements ou de l'extérieur de Montréal. Une accessibilité réduite pourrait compromettre leur viabilité économique.

Impact sur la circulation avoisinante

Des inquiétudes ont été exprimées quant aux conséquences sur la circulation dans les rues avoisinantes. La fermeture de Wellington pourrait causer des embouteillages sur les rues perpendiculaires et sur le boulevard LaSalle, déjà très fréquenté. Le risque de congestion s'ajouterait aux préoccupations concernant le transport collectif et l'accessibilité.

Le transport collectif représentait une préoccupation récurrente. Plusieurs participants critiquent l'absence d'ajustement du circuit d'autobus pendant la piétonnisation estivale, ce qui complique les déplacements des employés et des clients. Les lignes de bus actuelles étant principalement orientées nord-sud, la suppression de Wellington comme axe de transit perturberait les connexions est-ouest et isolerait une partie du quartier.

Défis saisonniers

L'impact sur les déplacements en hiver a également été mentionné. Certains estiment qu'une piétonnisation saisonnière crée un effet de nouveauté et un engouement qui pourrait disparaître avec un accès permanent. En hiver, les conditions météorologiques rendent les déplacements plus difficiles, ce qui pourrait réduire l'achalandage et affecter la rentabilité des commerces. L'entretien de la rue pendant cette période soulève des interrogations, notamment en ce qui concerne le déneigement et la sécurité des piétons.

2.2.3 Solutions proposées

Plusieurs personnes ont proposé d'explorer d'autres alternatives à une piétonnisation complète, comme la fermeture de la rue à certaines heures ou l'aménagement d'une rue partagée où les piétons auraient la priorité, tout en permettant un accès limité aux véhicules essentiels. La nécessité de clarifier la vision municipale a été soulevée, en précisant si la rue Wellington doit être une rue de transit ou une rue commerciale et animée.

2.3 Table sur les activités commerciales

2.3.1 Arguments en faveur de la piétonnisation

Économie locale

Selon certains participants, la piétonnisation pourrait contribuer à maintenir et renforcer la mixité commerciale, ce qui est considéré comme important pour la vitalité du quartier. Un développement équilibré entre commerces de proximité et commerces de destination est souhaité pour servir aussi bien les résidents que les visiteurs.

Une rue piétonne pourrait offrir davantage d'occasions d'animation saisonnière adaptée au printemps, à l'été et à l'automne. L'ajout d'animations variées attirerait plus de visiteurs et stimulerait l'activité économique. Une offre commerciale disponible tout au long de la journée, avec des heures d'ouverture ajustées, pourrait également renforcer cette dynamique.

La mise en place d'un passeport commercial ou d'une monnaie locale est suggérée pour stimuler l'économie locale et encourager les Verdunois à acheter dans leur quartier. L'organisation de concours pour impliquer les citoyens dans le développement commercial est également proposée.

Aménagements verts et mobilité active

L'intégration de vélos, d'arbres, de plantes et d'autres formes de verdissement est vue comme un avantage possible de la piétonnisation. Une piste cyclable mieux connectée au centre-ville améliorerait l'accessibilité pour les cyclistes.

2.3.2 Arguments en défaveur de la piétonnisation

Fermeture de commerces

Selon plusieurs participants, la piétonnisation à l'année de la promenade Wellington pourrait menacer la survie de certains types de commerces, particulièrement ceux qui dépendent d'une clientèle motorisée ou de livraisons fréquentes. Les commerces de détail spécialisés, les quincailleries, et les établissements dont la clientèle provient majoritairement de l'extérieur du quartier risqueraient de voir leur chiffre d'affaires diminuer considérablement. Une piétonnisation à l'année pourrait entraîner une homogénéisation du paysage commercial vers des restaurants et cafés au détriment des commerces essentiels à la vie quotidienne des résidents. Cette transformation risquerait de créer un déséquilibre dans l'offre commerciale et de forcer les habitants à se déplacer plus loin pour leurs achats courants.

Risques d'embourgeoisement et perte d'identité

L'embourgeoisement est perçu comme un risque majeur qui pourrait entraîner une hausse des coûts de loyer et favoriserait l'arrivée de grandes chaînes commerciales. Ces dernières sont décrites comme la mort des artères commerciales locales, car elles feraient perdre la proximité et la vie de quartier. La perte du commerce de détail au profit d'une surreprésentation des restaurants est également une préoccupation.

La piétonnisation complète pourrait « tuer le quartier » étant donné que Wellington est décrite comme la seule rue commerciale de Verdun. Un équilibre est nécessaire entre les besoins des résidents du quartier et ceux qui viennent de l'extérieur.

Problèmes d'accessibilité

La promenade Wellington possède une double identité commerciale, à la fois une artère de destination qui attire une clientèle régionale et un centre de proximité pour les résidents de Verdun qui y trouvent leurs commerces essentiels. Cette dualité place la piétonnisation à l'année face à un défi : préserver l'accessibilité pour les visiteurs extérieurs, tout en améliorant l'expérience des résidents locaux. Sans solutions d'accès alternatives à la perte de mobilité et de stationnement, certains commerces spécialisés destinés à une clientèle plus large pourraient disparaître, compromettant l'équilibre commercial qui fait la force et l'attrait distinctif de Wellington.

2.3.3 Solutions proposées

Une approche progressive est suggérée, avec une implantation étape par étape ou par un projet pilote. Certains estiment qu'il serait préférable de limiter la piétonnisation à certaines sections de la rue ou d'envisager une implantation progressive, accompagnée d'une étude de viabilité détaillée pour évaluer les impacts sur les commerçants.

Plusieurs mesures sont proposées pour améliorer l'accessibilité :

- Création de stationnements souterrains ou étagés.
- Installation de stationnements pour personnes handicapées à chaque coin de rue.
- Amélioration de l'accessibilité au métro.
- Gratuité du stationnement d'Éthel.
- Distribution de vignettes gratuites pour les acheteurs sur les rues transversales.

Des actions de soutien aux commerces sont proposées :

- Investissement dans la réhabilitation du cadre bâti.
- Extensions pour les taxes.
- Réalisation d'une étude de viabilité.
- Mise en place de mesures pour s'assurer que les clients hors Verdun puissent accéder à la rue.

Une meilleure communication autour du projet est jugée nécessaire pour en assurer le succès. Cela permettrait d'informer les résidents et visiteurs des changements et des nouvelles opportunités offertes par la piétonnisation. La réussite d'une éventuelle piétonnisation à l'année dépendrait aussi largement de sa capacité à préserver la diversité commerciale, à garantir l'accessibilité pour tous, à éviter l'embourgeoisement et à maintenir la qualité de vie dans le quartier.

2.4 Tables sur les activités culturelles

2.4.1 Arguments en faveur de la piétonnisation à l'année

Programmation

La piétonnisation à l'année faciliterait l'organisation d'activités culturelles en éliminant la nécessité de fermer et rouvrir la rue, avec toute l'implication logistique que cela implique. La programmation pourrait être ancrée dans la vie communautaire du quartier et développée en lien avec l'école de cirque de Verdun, les écoles de musique et la maison de la culture. Des thématiques comme le « mois du cirque » pourraient être proposées.

L'implication des citoyens dans la programmation a été très favorablement reçue. Une programmation par et pour la communauté permettrait de mettre en valeur la richesse de l'histoire de Verdun. Des événements en soirée de semaine avec des commerçants, des animations quotidiennes et des activités se greffant à des événements existants (comme le Festival International de Jazz de Montréal ou la Nuit Blanche) ont été suggérés.

La programmation pourrait être plus inclusive et créer des ponts entre les générations, favoriser la mixité sociale et célébrer la diversité culturelle. Par exemple, un festival du Monde représentant toutes les cultures des résidents de Verdun placerait le lien social au cœur de la programmation plutôt que la simple activité commerciale.

Il a été souligné que marcher sur la rue était une activité en soi et que le patrimoine bâti faisait de la rue un musée vivant. Les petites activités renforceraient davantage le sentiment de communauté, notamment grâce à des partenariats avec les écoles de musique de Verdun qui valoriseraient le talent local.

Installations et aménagements

Pour favoriser la piétonnisation à l'année, des installations durables et adaptées à toutes les saisons seraient importantes selon certains participants. L'idée d'un espace central fermé sur la rue, géré par la Ville, où l'on pourrait emprunter des jeux de société et se réunir a été évoquée, à l'image de l'Esplanade tranquille dans le Quartier des spectacles.

Le mobilier urbain pourrait être disposé de façon à créer un centre, un noyau dans la rue permettant une vraie place publique où la consommation n'est pas obligatoire. Des terrasses couvertes comme en Europe, des bancs publics supplémentaires, des balançoires, des glissades durant l'hiver, des espaces pour manger en dehors des restaurants, des mini-golfs, un gym extérieur, un abri Wi-Fi, un parc pour enfants et des jeux d'échec géant ont également été suggérés.

Le verdissement pourrait être combiné aux activités culturelles, notamment par des activités de plantation de végétaux sur les intersections, des potagers et des jardins nourriciers qui renforceraient la sécurité alimentaire du quartier. L'ajout d'arbres au milieu de la rue réduirait les îlots de chaleur.

Publics cibles

Les activités actuelles de la rue piétonne viseraient principalement les familles. Il serait intéressant de joindre d'autres publics pour plus d'inclusivité, avec des activités ciblées pour les aînés et les adolescents. La programmation pourrait mettre en valeur les artistes locaux de Verdun et impliquer les jeunes de la polyvalente voisine dans les activités ou le bénévolat. Un horaire d'activités plus élargi permettrait de s'adresser à plus de gens. Des installations facilitant les relations intergénérationnelles dans l'espace public, comme des aménagements où les personnes âgées peuvent regarder les tout-petits s'amuser, seraient appréciées.

Une meilleure communication autour des activités se déroulant sur la rue Wellington serait nécessaire. Des solutions comme un écran interactif sur la rue, un dépliant ou un livret d'information recensant les commerçants et les lieux à visiter, un code QR et un site Internet permettraient de mieux informer les citoyens. Une application mobile et des panneaux d'écrans ont également été suggérés pour améliorer la diffusion des informations.

2.4.2 Arguments en défaveur de la piétonnisation à l'année

Une personne était complètement en défaveur de la piétonnisation de la rue Wellington, mentionnant les nuisances liées au bruit des activités culturelles. Selon elle, les résidents ferment leurs fenêtres à cause du bruit de la musique et des personnes intoxiquées durant l'été. Elle suggère de déplacer l'ensemble de la programmation au bord de l'eau où cela ne dérange pas. Cette personne a également souligné que les piétons, après la piétonnisation estivale, sont déresponsabilisés de leur comportement vis-à-vis des automobiles et ne faisaient plus attention lorsqu'ils traversent.

Les autres participants voyaient plutôt la pollution sonore comme provenant de la circulation automobile et souhaitaient bâtir une communauté avec moins de bruit et moins de voitures. Toutefois, ils reconnaissaient l'importance de s'entendre sur une heure de fin de bruit pour les activités, en cohérence avec les règlements de la Ville.

Considérations financières

Concernant la faisabilité d'une programmation culturelle à l'année, les participants se sont interrogés sur les coûts pour la Ville. L'idée d'une programmation financée par la communauté en format crowdsourcing a émergé, par exemple en organisant un marché de Noël où 1 \$ par vente irait à la programmation culturelle pour constituer une cagnotte pour les artistes. La programmation pourrait aussi être réalisée à petite échelle de façon autofinancée avec des activités locales, comme des jam-sessions par exemple.

2.5 Table sur la qualité de vie

2.5.1 Arguments en faveur de la piétonnisation à l'année

Amélioration de l'espace public

La piétonnisation transformerait la rue en un véritable espace de vie et de loisirs. Les voitures occupent beaucoup d'espace, donc la piétonnisation permettrait de libérer plus de place pour que les gens puissent en profiter. La rue pourrait servir d'espace pour les citoyens et encouragerait l'appropriation de l'espace public. Les enfants et les jeunes disposeraient d'un espace récréatif pour les loisirs, leur permettant d'occuper l'espace public en toute saison.

Verdun, principalement composé de triplex, bénéficierait grandement d'un espace où les familles, les riverains et les résidents de Wellington pourraient se retrouver pour mener

des activités ensemble. Cela permettrait de sortir de leurs petits logements même en hiver, ajoutant une valeur significative à la vie des Verdunois. La piétonnisation permettrait d'avoir une vie sociale en hiver. Une rue plus animée et accessible encouragerait les rencontres et les interactions entre les résidents, renforçant ainsi l'esprit communautaire. La piétonnisation créerait un esprit de solidarité et renforcerait l'entraide entre les résidents en facilitant leur quotidien.

Bénéfices environnementaux

La piétonnisation permettrait de réduire la pollution sonore et atmosphérique. Elle rendrait possible de planter plus d'arbres, de verdir la rue et de réduire les îlots de chaleur en diminuant la présence des voitures. Les résidents de la rue Wellington sont favorables à un verdissement accru avec la plantation d'arbres matures, permettant une meilleure croissance et contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique. La piétonnisation testerait d'autres options plus durables en matière de circulation et d'écologie.

Amélioration de la mobilité et de l'accessibilité

Pour certains, si la rue est piétonnisée, le déneigement en serait grandement facilité, rendant ainsi l'espace beaucoup plus sécuritaire. Actuellement, les trottoirs de la rue Wellington seraient très encombrés en hiver, ce qui compliquerait la circulation des piétons, y compris pour les personnes à mobilité réduite et les familles avec des enfants en bas âge en poussette. La piétonnisation permettrait de repenser la chaussée et les trottoirs pour les mettre au même niveau et réduire la largeur de la voie de circulation.

Pour d'autres, si la rue est piétonnisée en été et en hiver, des zones de débarcadère et de stationnement temporaire devraient être aménagées près des axes principaux pour faciliter l'accès aux commerces, notamment pour les personnes âgées et celles à mobilité réduite. Une alternative avec une navette pourrait être proposée. La piétonnisation s'accompagnerait d'un renforcement des transports en commun, notamment des bus et de petites navettes pour faciliter les déplacements, en particulier pour les personnes âgées. La Ville mettrait en place des projets et des réseaux d'aide pour que les personnes âgées et à mobilité réduite puissent continuer à se déplacer facilement.

Des casiers pour les courses pourraient être installés, avec l'aide de l'arrondissement qui pourrait installer des casiers sécurisés où les gens pourraient déposer leurs achats au lieu de les porter tout au long de la rue. Les commerçants pourraient être associés pour participer en proposant des caddies en location ou des points de dépôt pour les courses. Les étudiants et les jeunes en réinsertion pourraient être encouragés à faire du bénévolat pour aider les personnes âgées ou à mobilité réduite à faire leurs courses.

Approche progressive

Pour la piétonnisation, plusieurs personnes mentionnent qu'il serait pertinent de commencer progressivement, par exemple en rendant la rue piétonne de mai à octobre.

Chaque année, la piétonnisation pourrait commencer un peu plus tôt et finir un peu plus tard, tout en évaluant régulièrement comment cela se passe. La période de piétonnisation pourrait être adaptée pour soutenir les commerces, en commençant par une fermeture de mai à octobre, puis en l'étendant progressivement d'avril à novembre.

Vitalité économique

La piétonnisation permettrait de soutenir les commerces locaux, en priorisant les petits commerces de la rue Wellington afin de préserver le dynamisme économique et la diversité commerciale du quartier. Elle favoriserait la participation des résidents dans les projets pour stimuler l'essor économique de l'arrondissement.

2.5.2 Arguments en défaveur de la piétonnisation à l'année

Problèmes de circulation

La piétonnisation entraînerait un double trafic sur le boulevard LaSalle avec un détournement de circulation. Pendant la période estivale, cela entraîne une double circulation, l'impossibilité de se stationner et un trafic encombré; plusieurs mentionnent que cette situation ne se produise pas tout au long de l'année. Moins de voitures sur Wellington signifierait moins de bruit, mais risquerait d'augmenter la circulation sur le boulevard LaSalle.

La piétonnisation causerait une difficulté d'accès pour les personnes âgées qui veulent faire leurs courses. Avec une rue piétonne, l'accès aux commerces pourrait être plus compliqué, rallongeant le temps nécessaire pour faire ses achats.

Impact commercial

Il y a une crainte que les commerces ferment en raison d'un manque de clientèle. Un manque d'attractions durant l'hiver est également mentionné.

Embourgeoisement et perte d'identité

La transformation du quartier pourrait entraîner une augmentation des loyers, rendant le logement moins abordable pour les résidents actuels. La piétonnisation favoriserait l'embourgeoisement et risquerait de faire disparaître la diversité sociale et l'identité du quartier. Il y a une inquiétude que la rue Wellington et Verdun deviennent principalement une attraction touristique, au détriment de la vie de quartier et des résidents locaux. Il serait important pour plusieurs participants de préserver l'identité verdunoise en maintenant l'âme du quartier et éviter qu'il ne devienne uniquement un espace de spéculation immobilière.

La piétonnisation pourrait attirer un trop grand nombre de personnes, rendant la rue surchargée, surtout en été, comme c'est le cas sur le Mont-Royal. Des difficultés de déneigement sont également mentionnées.

2.5.3 Note sur les positions des participants

Les personnes opposées à la piétonnisation de la rue ont exprimé leur position avec fermeté et vigueur, refusant d'envisager d'autres alternatives. Leurs principales préoccupations concernent la circulation, les déplacements et l'encombrement des rues adjacentes, notamment le boulevard LaSalle, ainsi que la mobilité des personnes âgées pour faire leurs courses.

En revanche, ceux qui soutiennent la piétonnisation sont plus ouverts à la discussion et cherchent des solutions pour répondre aux inquiétudes des opposants, tout en maintenant les avantages du projet. Pour eux, rendre la rue piétonne est une véritable occasion d'imaginer un futur avec moins de voitures, où les résidents peuvent profiter d'un cadre de vie plus agréable.

3 COMPTE-RENDU DES ACTIVITÉS AUTOANIMÉES

3.1 Le mur des doutes

3.1.1 Aspects pratiques et accessibilité

Le déneigement et la présence d'obstacles pour ralentir les cyclistes soulèvent des questions d'ordre technique. Le transport des personnes à mobilité réduite sans véhicules personnels constitue une inquiétude majeure. L'accessibilité demeure un point d'incertitude pour les résidents et les visiteurs, particulièrement pour les personnes devant effectuer de nombreux achats et qui risquent d'être limitées dans leurs déplacements.

3.1.2 Impacts sociaux et économiques

Des inquiétudes portent sur une possible augmentation de l'itinérance. La piétonnisation pourrait créer un espace propice à la survie des personnes sans-abri, sans toutefois répondre à leur besoin fondamental d'hébergement. L'embourgeoisement représente également une menace potentielle pour certains commerces locaux qui pourraient ne pas survivre à une transformation du quartier. L'équilibre entre l'aspect culturel et les activités commerciales suscite des craintes quant à un déséquilibre entre les usages de la rue.

3.1.3 Habitudes quotidiennes

L'impact sur les habitudes des résidents préoccupe, particulièrement ceux qui dépendent de leur voiture pour transporter leurs achats ou rentrer chez eux en toute sécurité, notamment en hiver ou tard en soirée.

3.2 Le mur des souhaits

3.2.1 Renforcement du lien social

Plusieurs participants espèrent que cet aménagement favorise les rencontres spontanées et le développement d'un sentiment de communauté. La piétonnisation pourrait devenir un projet collectif où les résidents s'entraident, avec des initiatives comme la livraison bénévole d'épicerie pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer. La création d'un espace plus convivial encouragerait les interactions et renforcerait les liens sociaux, particulièrement en hiver, contribuant ainsi à lutter contre l'isolement social.

3.2.2 Améliorations des infrastructures

Plusieurs propositions visaient à améliorer l'accessibilité, comme l'ajout de stations BIXI, l'augmentation de la fréquence des autobus aux abords de la rue, l'installation de terrasses couvertes et chauffées à l'année, ainsi que la mise en place de navettes hivernales sur Wellington.

Certains souhaitent que la rue Wellington devienne un véritable laboratoire urbain, où l'expérimentation de nouvelles formes d'aménagement favoriserait un mode de vie moins dépendant des transports motorisés individuels. Une meilleure connexion entre la piétonnisation et la santé mentale a été soulignée, avec l'espoir que la rue devienne un lieu propice au bien-être et à l'inclusion.

3.2.3 Préservation de la diversité et verdissement

Des demandes concernent la préservation de la diversité commerciale et la maîtrise des coûts liés à l'évolution du quartier. Des mesures de contrôle des loyers et une sélection réfléchie des types de commerces éviteraient une homogénéisation de l'offre et une transformation trop marquée du tissu économique local. L'utilisation de la piétonnisation comme opportunité de verdissement, avec la plantation d'arbres et d'arbustes indigènes, améliorerait la qualité de l'air et réduirait le bruit ambiant.

3.2.4 Gouvernance participative

Un appel à la consultation continue et à la participation citoyenne dans les décisions futures a été formulé. Certains souhaitent que les résidents puissent voter sur les aspects clés de l'aménagement, afin que la rue reste fidèle aux besoins et aux attentes de la communauté. L'importance d'une gouvernance impliquant toutes les parties prenantes, incluant les citoyens, les commerçants, les experts et les élus, garantirait un projet porteur et inclusif.

3.3 La station de témoignage audio

Aucun témoignage audio n'a été enregistré.