

Pratiques et stratégies potentielles pour une Wellington piétonne à l'année

Présenté à l'intention de :
L'office de consultation publique de Montréal

Dans le cadre de la consultation sur la :
Piétonnisation permanente de la rue Wellington

Préparé par :
Xin Bei Cao, Rémy Foisy, et Gabriel Imbeau

5 février 2025

Pour la première fois à Montréal, une demande citoyenne pour la piétonnisation permanente d'une artère commerciale a été lancée à travers le droit d'initiative. Plutôt qu'une mesure imposée, cette initiative reflète une volonté populaire de soutenir et concrétiser un projet urbain collectif d'envergure. Cette initiative innove sur deux plans: d'abord, Wellington sera la première artère commerciale de sa taille à être piétonnisée à l'année au Québec. S'il est réalisé, ce projet illustrera aussi la portée et le potentiel concret du droit d'initiative, ce qui pourra inspirer et engager d'autres personnes à entreprendre des initiatives similaires afin d'exercer leur droit à la ville.

La mobilité au cœur de la transition

Ce n'est pas la première fois que l'adaptabilité de transports alternatifs à la saison hivernale est remise en question. Pourquoi ne pas profiter à l'année de nos espaces publics, combattre la dépression saisonnière, et explorer le potentiel de notre hivernalité? L'essor du vélo d'hiver dans les dernières années témoigne d'ailleurs de la demande induite par les efforts mis dans l'extension du réseau cyclable, et ce, malgré le froid. Il faut bien d'abord se mouiller les pieds pour ensuite juger de la pertinence de ces changements! Il n'en est pas moins que la piétonnisation soulève certains enjeux auxquels il faut répondre. Diverses propositions sont présentées pour assurer un environnement piéton sécuritaire, inclusif, et durable dans le temps et dans l'espace.

Sécurité piétonne

Rappelons qu'en vertu de l'approche Vision Zéro, la Ville s'est engagée à réduire à zéro le nombre de décès et d'accidents graves sur la route. Il est ainsi primordial de prendre des mesures proactives le plus tôt possible pour éviter de futurs accidents potentiels. Bien que plusieurs interventions soient nécessaires sur la rue Wellington, même en cas de piétonnisation, le transfert de la circulation d'automobile, d'autobus, et de vélos vers d'autres rues, dont notamment le boulevard LaSalle, pose aussi un risque aux piétons.

Wellington aura besoin de bons moyens de sécurisation des intersections, dont l'éclairage et des feux de circulation, afin de minimiser le risque de collisions avec les piétons. Présentement, seules les intersections de Wellington avec Hickson, de l'Église, Galt, Willibrord, 5e avenue, Desmarchais ont des feux de circulation et des feux piétons, et celle avec Woodland n'a qu'un feu de circulation. Chaque intersection avec une Wellington piétonne devrait avoir un feu de circulation et un feu piéton qui sont activés en fonction de l'achalandage automobile. De tels équipements forceraient les usagers de la route à s'arrêter et à s'assurer qu'il n'y ait plus de piétons à l'intersection avant de la traverser. Ces feux devraient inclure des dispositifs sonores pour les personnes malvoyantes.

La Well piétonne devrait servir les piétons en priorité, et non les cyclistes et les usagers de véhicules de micromobilité. La rue de Verdun a déjà une importante infrastructure cyclable sécurisée, et l'axe du boulevard LaSalle est desservi par plusieurs pistes multifonctionnelles longeant le fleuve. Il n'y a aucune raison de permettre des conflits entre les trottinettes électriques et les vélos avec les piétons. Ces derniers ont

déjà deux axes sécuritaires à moins de 400 mètres de Wellington. Toutefois, les formes de micromobilité servant les personnes à mobilité réduite devront être les bienvenues afin de pouvoir les accueillir dignement. Pour les amateurs de patin et de planche à roulettes, l'idéal serait de les créer des infrastructures dans les parcs et les espaces récréatifs environnants afin qu'ils aient un endroit autre que Wellington pour pratiquer leur sport. Évidemment, une surveillance s'impose afin de contrôler les contrevenants.

Le boulevard LaSalle aura besoin de davantage de feux de circulation et de feux piéton à proximité de l'hôpital, de l'auditorium, et des tours de logement. Anticipant un transfert de l'achalandage routier vers ce boulevard, il est primordial de sécuriser les traverses piétonnes les plus fréquentées. De plus, les immeubles susmentionnés desservent un grand nombre de personnes à mobilité réduite, pour lequel traverser un boulevard d'une treizaine de mètres de large et d'une vitesse de 40km/h (si la limite de vitesse est respectée, ce qui est rarement le cas pour Montréal) n'est pas une chose facile. Enfin, une meilleure connectivité entre les deux bords du boulevard LaSalle permettra au développement d'un meilleur réseau piéton à Verdun, connectant le fleuve aux rues et aux avenues.

Répondre au report de la circulation

Une autre préoccupation soulevée est le potentiel report de la circulation de la rue Wellington vers le boulevard LaSalle à la suite de sa piétonnisation. Il serait donc pertinent d'explorer des pistes de solutions pour répondre à cet enjeu.

« Les expertises conduites en amont, au moment des études de faisabilité, ont montré l'absence de report de circulation significatif sur les autres voies et franchissements. » (Nantes, 2023)

En effet, la fermeture d'une rue à la circulation automobile ne signifie pas automatiquement que les rues voisines absorberont davantage de trafic. L'instauration d'un espace piéton incite souvent une partie des usagers à modifier leurs habitudes de déplacement, favorisant ainsi les modes actifs (marche, vélo) et les transports en commun. **Ces bénéfices deviennent d'autant plus perceptibles au fil des années, à mesure que les résidents s'adaptent aux nouveaux aménagements.**

Cela dit, le fait que certaines expériences de piétonnisation n'aient pas entraîné de report de circulation ne signifie pas qu'il ne faut pas anticiper et atténuer cet impact lorsqu'il est possible.

Voici quelques stratégies pour mieux gérer cet enjeu :

- **Mesurer les impacts avant et après l'aménagement.** Il est essentiel d'évaluer les données de circulation afin de quantifier précisément l'effet de la piétonnisation. Une augmentation du trafic pourrait être observée, mais il est important d'en déterminer l'ampleur et de voir si elle est significative.
- **Inclure et adapter les rues adjacentes dans la solution.**

- Si les rues avoisinantes sont résidentielles, des mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place (dos d'âne, saillies de trottoir, chicanes, etc.) pour éviter une augmentation indésirable du trafic.
- Dans le cas du boulevard LaSalle, des aménagements favorisant les transports en commun, comme des voies réservées aux bus, pourraient être instaurés. Cela permettrait d'améliorer la capacité de déplacement sur cet axe tout en rendant les alternatives à l'auto plus attrayantes.

En combinant ces approches, il est possible de minimiser les effets indésirables d'un éventuel report de circulation et d'assurer une intégration harmonieuse du projet dans son environnement urbain.

Réflexions sur les aménagements d'entrée

Bien que Montréal soit familière avec les rues piétonnes estivales, la ville compte relativement peu de rues piétonnes permanentes. **Ces aménagements temporaires sont souvent délimités par des bollards flexibles, une solution qui n'est pas adaptée pour une implantation permanente.** En effet, un accès véhiculaire est généralement requis afin de permettre le passage des véhicules d'urgence.

Ainsi, l'option de bollards fixes bloquant totalement la rue n'est généralement pas envisageable. Une alternative plus adaptée serait l'installation de bollards rétractables, déjà utilisés sur la rue McTavish, près de l'Université McGill. Cependant, cette solution est coûteuse et nécessite une coordination rigoureuse avec les services d'urgence afin d'assurer un accès rapide en cas de besoin. Une planification similaire est également requise pour les camions de livraison. Une piste de solution pour ces derniers serait de limiter les livraisons avant 11 h, minimisant ainsi leur impact sur les périodes de forte affluence piétonnière.

Une autre approche consisterait à ne pas entraver physiquement l'entrée de la rue piétonne avec des bollards, mais à concevoir un aménagement qui dissuade naturellement la circulation automobile. Par exemple, une distinction claire entre la rue piétonne et la chaussée pourrait être créée par une déviation verticale, un rehaussement de la rue piétonne par rapport aux voies adjacentes ou encore par des éléments physiques, comme de grands bancs ou des jardinières, qui rétrécissent l'accès tout en conservant un passage en cas de besoin. Toutefois, cette approche seule ne répond pas pleinement aux enjeux liés aux véhicules de service ou d'urgence.

Un mélange de ces deux stratégies serait donc préférable afin de tirer parti des avantages de chaque solution tout en atténuant leurs limites respectives.

Adapter les bus à la nouvelle réalité

Avec la transformation de la rue Wellington en rue piétonne, les circuits des autobus 58 et 61 seront modifiés. Il est essentiel d'évaluer ces changements de manière objective, d'en relativiser les impacts et d'explorer des pistes de solution.

Actuellement, lors de la piétonnisation estivale, les autobus 58 et 61 sont redirigés vers le boulevard LaSalle. Cette alternance saisonnière peut créer une certaine confusion pour les usagers, puisque l'itinéraire des bus varie entre l'été et l'hiver. L'un des avantages d'une piétonnisation permanente serait d'établir un parcours fixe et plus structurant pour le service de transport en commun.

Il est également important de noter que si les autobus 58 et 61 sont déviés vers le boulevard LaSalle, la couverture du réseau sera certes réduite sur certaines portions du territoire, mais, en contrepartie, la fréquence de l'autobus 37 sur ce tronçon du boulevard LaSalle augmenterait significativement.

En ce qui concerne la couverture du transport en commun, la disposition urbaine distincte de la rue Wellington et du boulevard LaSalle entraîne un déplacement non uniforme des arrêts d'autobus. Les arrêts situés sur la rue Wellington seraient repositionnés vers ceux de la ligne 37. Par exemple, l'arrêt Wellington/Argyle serait déplacé de moins de 15 mètres et les arrêts Wellington/Desmarchais et Wellington/Hickson seraient relocalisés à environ 140 mètres sur le boulevard LaSalle. Les arrêts les plus impactés seraient ceux de la 1^{re} Avenue et de la 4^e Avenue, qui devraient être déplacés d'environ 350 mètres vers le boulevard LaSalle. Toutefois, il est à noter que la station de métro de l'Église est déjà située à une distance équivalente.

Cet exercice met en lumière les ajustements nécessaires au réseau d'autobus en raison de la piétonnisation. Bien que certains usagers devront marcher quelques minutes de plus pour atteindre un arrêt, la majorité des arrêts seront peu affectés. De plus, l'augmentation de la fréquence du bus desservant le boulevard LaSalle viendra améliorer le service global de cette ligne et donc son attractivité. Pour maximiser ces bénéfices, il serait pertinent de mettre en place des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur le boulevard LaSalle, afin de garantir un déplacement fluide et efficace dans ce nouveau contexte.

Accessibilité universelle

Que ce soit à cause du froid ou des risques de chute causés par la neige et la glace, la piétonnisation hivernale comporte certains enjeux d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Tout d'abord, la tenue d'une marche exploratoire avec des personnes ayant une limitation fonctionnelle (utilisateurs de fauteuils roulants, personnes non voyantes, individus en perte d'autonomie, etc.) permettrait d'identifier les défis spécifiques qu'ils rencontrent et d'aménager un espace réellement sécuritaire tout au long de l'année. Cette démarche favoriserait également la collecte de suggestions pour bonifier leur expérience sur l'artère. Ensuite, il serait pertinent d'évaluer l'efficacité des surfaces podotactiles en hiver, tant lorsqu'elles sont déneigées que lorsqu'elles ne le sont pas. Si elles s'avèrent inadéquates dans certaines conditions, des alternatives pourraient être envisagées pour assurer leur efficacité en toute saison.

L'installation d'équipements et de services essentiels doit également être prévue, notamment des toilettes publiques autonettoyantes accessibles en tout temps. Une possibilité à explorer serait l'obtention de fonds via le projet « Les fesses au chaud », proposé dans le cadre de la 3^e édition du budget participatif. Par ailleurs, des fontaines

d'eau universellement accessibles, incluant des abreuvoirs pour chiens, contribueraient à rendre l'espace plus convivial.

Pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, la mise en place de petites navettes circulant sur l'artère pourrait être une solution efficace. De plus, l'accessibilité aux stations de métro avoisinantes devrait être améliorée, notamment en installant des ascenseurs dans au moins l'une des deux stations proches (de l'Église et Verdun), en priorisant la station de l'Église. Enfin, l'offre de stationnements réservés aux personnes handicapées devrait être bonifiée sur les rues transversales. Il serait aussi envisageable de conclure des ententes avec des propriétaires privés, telles que l'IGA Wellington, afin de mutualiser certains espaces de stationnement à proximité.

Concernant la perception d'inaccessibilité des personnes à mobilité réduite, il serait pertinent de mettre en perspective les distances à parcourir depuis un stationnement réservé. En effet, la piétonnisation d'une rue entraîne une distance supplémentaire à parcourir pour ceux qui se déplacent en voiture, puisqu'il ne sera plus possible de stationner directement devant un commerce. Cependant, affirmer qu'une rue piétonne rend les commerces inaccessibles pour ces personnes, en raison de la distance à parcourir, serait une exagération.

En réservant des places de stationnement adaptées sur les rues perpendiculaires, à proximité des intersections avec la rue piétonne, la distance pour atteindre un commerce situé au centre de l'îlot, soit le commerce le plus loin des intersections, serait d'environ 45 mètres. À titre de comparaison, dans un centre commercial comme le Carrefour Angrignon, la distance moyenne entre un stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite et l'entrée du centre est d'environ 25 mètres, et, dans certains cas, cette distance peut atteindre 45 mètres. De plus, une fois à l'intérieur du centre commercial, la distance à parcourir à pied peut facilement dépasser 45 mètres pour atteindre une boutique spécifique.

En mettant ces situations en parallèle, il devient évident qu'il est possible de concilier l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite avec la mise en place d'une rue piétonne, à condition d'adopter des solutions adaptées pour faciliter leurs déplacements.

Créer un écosystème durable, solidaire et ancré dans la communauté

Plusieurs craintes de touristification et de gentrification ont été soulevées par différents acteurs locaux dans les dernières années. La piétonnisation estivale de Wellington a attiré des visiteurs à travers la métropole et à l'international, générant d'un côté un engouement pour l'artère, mais de l'autre des répercussions sur la quiétude et sur son caractère local, ainsi que l'augmentation des loyers. **Il est impératif de trouver un équilibre entre les fonctions locales et de destination de la rue Wellington, et de continuer à nourrir et renforcer le sentiment d'appartenance à l'artère.**

Protéger contre les dynamiques perverses de marché

Il est impératif que la population locale puisse continuer à jouir des bénéfices de la piétonnisation et éviter d'en subir les contrecoups. Une approche préventive plutôt que réactive est ainsi de mise pour contrer la spéculation et les effets de la gentrification qui pourraient être exacerbés par la piétonnisation permanente de Wellington. **Dans cette optique, nous recommandons vivement la mise en place d'une fiducie d'utilité sociale pour Wellington et ses environs.** L'idée de la fiducie est développée plus bas dans la section portant sur la gouvernance.

Un effort solidaire et collectif est nécessaire pour affronter les perturbations possibles sur le quartier. À travers une entité telle que la fiducie, une collaboration étroite peut être établie entre la SDCW, la population et les groupes communautaires locaux (table de quartier CDSV, CACV...) afin d'organiser des activités tout au long de l'année renforçant la mission sociale de l'artère (éducation populaire, projections-discussions, séances d'information). Des projets collaboratifs de monitoring, de collecte et de communication de données (ex. suivi des baux commerciaux et résidentiels, recueil de témoignages) peuvent aussi être réalisés pour identifier les enjeux et développer des mesures appropriées.

Afin de lutter contre les hébergements touristiques à court-terme illégaux retirant des logements du parc locatif, l'arrondissement doit renforcer l'inspection dans le secteur et inviter la population à dénoncer les contrevenants. Même si les hébergements de type Airbnb ont été récemment restreints à la saison estivale, il n'en reste pas moins que les risques de délinquance sont plus élevés en haute saison. Selon l'état de la situation (demande en tourisme et nombre d'hébergements illégaux), il serait judicieux de contenir l'afflux potentiel de touristes en permettant la location touristique du type gîte/auberge, et ce, strictement dans la zone commerciale.

Renforcer le tissu social et le sentiment d'appartenance

Le projet de piétonnisation permanente sur Wellington découle d'un désir de réappropriation de l'espace sous-utilisé afin d'offrir un environnement agréable, sécuritaire et inclusif pour la communauté. Bien sûr, la piétonnisation touche aussi des intérêts économiques qui participent à la vitalité commerciale de l'artère. Cependant, pour réellement respecter le principe du droit à la ville et des valeurs originales de l'initiative, le projet de piétonnisation doit être réfléchi pour inclure différentes couches de la population, notamment celles les plus vulnérables et détenant moins de ressources.

Bien que le caractère commercial de l'artère fasse partie intégrante de son identité, il faut aussi offrir des façons d'apprécier la Well piétonne sans avoir à dépenser de l'argent. Que ce soit en socialisant, en déambulant, en se divertissant ou en se réchauffant, la création d'expériences et de liens permet de renforcer le sentiment d'appartenance au lieu. Ce lieu ne doit toutefois pas être isolé de son contexte plus large. Pour éviter une fracture entre l'artère et le reste du quartier, l'engagement communautaire doit prendre une place importante sur la rue Wellington.

Les tiers-lieux représentent en ce sens des espaces de socialisation inclusifs. Le projet le plus populaire – la place publique entre la rue Galt et de l'Église – constitue un

noyau communautaire et un lieu de rassemblement à fort potentiel. Avec une Well piétonne en hiver, certains services, tels que les banques alimentaires pourront profiter d'un plus grand espace extérieur, à condition que des abris et installations adéquates pour se réchauffer soient prévus. Ces tiers-lieux pourront aussi accueillir d'autres activités, telles que des cinémas plein-air quatre saisons (encore là, il faut planifier à l'avance les installations nécessaires pour la projection) – l'évènement *Cinéma sous les étoiles* offre une programmation de documentaires engagés, suivi d'une séance de discussion sur des enjeux sociopolitiques à travers le monde.

La population peut de plus activement participer à la conception de l'artère. On peut notamment aménager des bacs potagers permettant la cueillette sauvage tel que vu sur la Plaza Saint-Hubert, ou bien à partir d'initiatives complètement citoyennes, comme les mange-trottoirs qu'on retrouve dans Villeray. Aussi, la SDC peut organiser une distribution gratuite des végétaux à la fin de la saison estivale (comme ils l'ont fait sur Saint-Hubert) si elle n'est pas en mesure d'entreposer ou de maintenir les végétaux hors-saison. Enfin, des installations marquant les seuils de l'artère peuvent être conçues collaborativement pour lui conférer une identité ancrée dans le quartier.

Offrir un environnement ludique, flexible et agréable à l'année

La piétonnisation permanente est une occasion unique pour célébrer autant la saison estivale que l'hivernité montréalaise. En plus d'encourager la marche, une promenade piétonne offre une panoplie d'autres formes usages: interactions, déambulation, repos, stimulation physique et mentale, et de jeux. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, l'hiver regorge de possibilités pour s'amuser, même en milieu urbain. La neige peut être utilisée et refaçonnée par n'importe qui, n'importe où, et n'importe quand. Cette saison n'est pas que synonyme de déneigement et de froid!

Aménager en prévision des aléas climatiques

Une des contraintes capitales de la piétonnisation hivernale est le déneigement. Néanmoins, plusieurs pistes de solutions existent, telles qu'une chaussée chauffante, des stations de réchauffement, ou une marquise. Le premier permettra d'installer une plus grande quantité de mobilier urbain permanent sur la chaussée sans entraver les opérations de déneigement, quoique cette option nécessitera des travaux pouvant diminuer temporairement la fréquentation des commerces. La seconde pourra aider les divers usagers, dont la clientèle sans-abris, de pouvoir rester plus longtemps dehors lors des périodes de grand froid. L'installation d'une marquise, par contre, devra inclure les riverains dans le processus d'idéation tout en s'inspirant des expériences vécues à Saint-Hubert.

Le réchauffement planétaire pose aussi un enjeu pour l'attractivité estivale de Wellington. Deux axes de régulation de température devront être considérés : l'ombrage et l'accès à l'eau. Pour diminuer l'impact des îlots de chaleurs, une canopée verte pourra servir de cacher la surface de la rue des rayons du soleil. Toutefois, ces arbres devront pouvoir laisser passer les opérations de déneigement si une chaussée chauffante n'est pas installée. Ensuite, des fontaines brumisatrices, des abreuvoirs, et des jeux d'eau

pourront être installés à des emplacements stratégiques afin de permettre aux usagers de la rue de se s'hydrater et de se rafraichir rapidement.

(Re)découvrir les plaisirs de chaque saison

Pour minimiser les temps morts et maintenir l'intérêt du public à l'année longue, il est important d'assurer une animation continue, avec des activités thématiques ou des festivités célébrant les caractéristiques de chaque saison. Parmi ces activités, il serait probant d'envisager des marchés agricoles, des marchés de Noël, des kiosques de tire d'érable, des expositions artistiques, des compétitions de sculpture de glace, des journées de vente sur rue pour les commerces riverains, et des festivités culturelles. De plus, des attrait interactifs, tels que des équipements de danse, d'exercice et de jeux pour enfants, devraient être considérés afin d'accroître l'achalandage des lieux. Tous ces visiteurs auront dans un même temps l'opportunité de faire des achats spontanés chez les commerces de la rue, renforçant alors le développement économique local.

Phasage

Un phasage efficace et cohérent est essentiel pour protéger les commerçants des inconvénients liés aux travaux d'aménagement. Heureusement, Wellington comporte plusieurs segments qui se distinguent au plan de la morphologie du réseau viaire, de la proximité avec les stations de métro, et au plan fonctionnel des bâtiments. Or, il est possible d'apercevoir un tronçon entre Regina et de l'Église, caractérisée par la distance entre ses intersections, un tronçon entre de l'Église et Willibrord, caractérisé par sa proximité avec les stations de métro de l'Église et Verdun, et un tronçon entre Willibrord et Argyle, caractérisé par la relativement forte présence d'usages résidentiels et commerciaux non-hospitaliers. Bien que l'aménagement de la rue devrait suivre un phasage clair, cela ne veut pas dire que la piétonnisation hivernale devra attendre son tour à chaque tronçon. Il serait plutôt souhaitable de piétonniser le tout et d'y mettre des aménagements amovibles tout en utilisant un phasage pour déterminer le calendrier des aménagements permanents nécessitant des travaux limitant l'accès aux commerces.

Gouvernance

Puisque la piétonnisation de Wellington servira principalement aux commerçant.es riverain.es et aux résident.es verdunois.es, il suit qu'ils devraient être représentés dans l'administration et l'exploitation de la rue. Plus qu'une simple représentation indirecte à travers l'arrondissement ou la Ville, ils devraient en être directement liés. Pour faire ainsi, l'option d'une fiducie devrait être explorée. Cette fiducie Wellington pourrait rassembler les membres de la SDC Wellington, la CDC Verdun, les résident.e.s et propriétaires riverain.e.s, ainsi que des élu.e.s locaux.

Ce modèle de gouvernance permettrait non seulement aux principales parties prenantes de prendre en charge leur rue, mais aussi à la Ville de leur déléguer une grande partie des charges financières associées aux dépenses d'investissement et d'exploitation de la rue. De plus, l'utilisation de la fiducie aiderait aux principaux intéressés de mieux mettre

en valeur leur expérience terrain et de prioriser les enjeux de développement locaux. Ensuite, une fiducie assurerait la pérennité de la piétonnisation, même en cas de changement politique à la Ville ou à l'arrondissement. Enfin, la mixité du conseil d'administration de la fiducie forcera les parties prenantes d'agir en concertation, faisant en sorte qu'aucun groupe ne pourra monopoliser la rue pour ses propres objectifs.



La fiducie d'utilité sociale Angus, établie à Montréal, a été financée en partie grâce à la Fiducie du Chantier de l'économie sociale. Le capital provenant des "actifs" de la fiducie Angus est redistribué dans divers projets à visée sociale à travers la province (logements étudiants, commerces, etc.), que ce soit pour maintenir, bonifier, ou acquérir de nouveaux "actifs".

Stabilisation des loyers commerciaux et résidentiels

Cette fiducie agira sur deux chantiers principaux : l'animation et l'aménagement de la rue piétonne, ainsi que la stabilisation des loyers. C'est justement ce deuxième chantier qui rend l'option de fiducie si attrayante. Victime de sa popularité grandissante et d'une couverture médiatique internationale, plusieurs commerces sur Wellington ont dû fermer leurs portes en raison de hausses majeures de leurs loyers. Bien que ces hausses reflètent une plus-value foncière importante amenée par la piétonnisation de cette artère commerciale, qui démontre le bienfondé de l'argument du développement économique pour la piétonnisation, reste que le choc est que très difficilement absorbable par les PME, les OBNL, et la population locale.

Une fiducie pourrait acheter, de gré en gré, les surfaces commerciales, résidentielles, ou vacantes de Wellington afin de les sortir de la spéculation immobilière. La fiducie Wellington deviendrait alors un gestionnaire immobilier sur lequel les commerçants riverains, notamment les PME, pourront s'appuyer afin d'avoir un loyer stable et abordable sur une rue de plus en plus prisée. La fiducie pourrait de même offrir une stabilité résidentielle à la population locale par le retrait de logements du marché. Des projets non-commerciaux à vocation sociocommunautaire pourront aussi être développés avec l'entente des différents membres de la fiducie.

Puisque les transferts de terrain aux fiducies reposent généralement sur des ententes de gré-à-gré, il serait intéressant d'étendre les possibilités de la fiducie en évaluant le potentiel d'acquisition et la réservation de certains lots via des ententes liées au droit de préemption de la Ville de Montréal. Avec ce même outil, la Ville devrait établir un périmètre autour de Wellington afin d'y identifier des sites potentiels d'acquisition face à la hausse prévue des loyers sur et autour de l'artère.

Transparence et exemplarité

Si l'option de fiducie est retenue, sa transparence auprès du public sera une des plus grandes clefs pour son succès. Comme bon citoyen corporatif, la fiducie Wellington devra publier annuellement son rapport d'activités, son budget, ses soumissions, ses cahiers de charges, ainsi que ses données sur la fréquentation des commerces, des événements, et de la rue plus généralement. Ensuite, son processus de

nomination ou d'élection aux postes de conseil d'administration devra être fait en toute transparence envers ses membres et la communauté. Il y a aussi une opportunité de collecter et de publier des données pouvant être utilisées à des fins de recherche. Ci-inclus sont évidemment des données sur l'achalandage, mais aussi sur l'âge moyen des visiteurs, leur provenance, les raisons de leurs déplacements, leurs modes de déplacement pour venir à la Well, la valeur de leurs achats dans les commerces de Wellington, et cetera. Cette transparence permettra non seulement à la fiducie d'être redevable à ses membres, mais elle permettra aussi à la fiducie de devenir un véritable cas d'étude pour de futures initiatives de piétonnisation quatre-saisons à Montréal et à travers l'Amérique du Nord.

Montage financier

L'enjeu du montage financier sera central pour les diverses parties prenantes; tant chez les contribuables montréalais que chez les commerçants et propriétaires riverains. La Ville traverse un contexte politique où elle doit augmenter ses charges plus rapidement que ses revenus pour répondre aux multiples crises urbaines. Puisque les bénéfices économiques et sociaux de la piétonnisation seront principalement captés par les firmes et les particuliers verdunois.es, il serait inéquitable de demander aux montréalais.es qui n'en bénéficieront pas ou peu de la financer depuis leurs impôts fonciers. Il faut donc faire preuve d'innovation financière à la fois pour les dépenses d'investissement et pour les dépenses d'exploitations.

Dépenses d'investissement

Trois types de bailleurs de fonds pourraient être sollicités pour la prise en charge des dépenses d'investissement: le contribuable montréalais, le gouvernement provincial et fédéral, ainsi que les mécènes. Pour le premier, il serait question de prêts ou de subventions en vertu de politiques municipales existantes. Pour les seconds, il serait plutôt préférable de solliciter des subventions. Pour le dernier, il serait question de dons et des obligations communautaires.

Alors que le financement de la Ville de Montréal et de l'arrondissement de Verdun est politique, reste qu'il y ait 12M\$ de dépenses prévues pour des projets de piétonnisation entre 2025 et 2027. Il serait aussi possible pour la Ville d'ajouter des montants supplémentaires, sous forme de subventions ou de prêts, dans le budget et le plan décennal d'immobilisation de 2026.

Plusieurs programmes de subventions de ressort provincial et fédéral existent pour financer des projets de développement durable et de développement économique local. Au niveau provincial, le projet de piétonnisation pourrait être servi par les fonds et programmes suivants :

- Fonds de soutien au développement des communautés ;
- Fonds de financement pour les établissements hôteliers ;
- Fonds d'action québécois pour le développement durable ;

- Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains ;
- Programme d'infrastructures municipales pour les aînés ;
- Programme d'aide aux infrastructures de transport actif ;
- Programme d'aide à la voirie locale ;

Au niveau fédéral, le Fonds pour le transport actif peut aussi être considéré.

En termes de mécénat, un outil financier relativement nouveau peut aussi être considéré dans des cas où de simples dons ne suffiraient pas : les obligations communautaires. Cet outil de finance sociale permet aux entreprises d'économie sociale de chercher des créanciers chez les citoyens intéressés par la vocation sociale d'un projet. Le Kensington Market Community Land Trust de Toronto utilise cet outil afin de financer ses achats de biens immobiliers et ses initiatives sociales. À Montréal, ces obligations communautaires sont bien implantées et il existe même un fond de souscription offert par PME Montréal afin de les rendre plus accessibles aux montréalais.

Dépenses d'exploitation

La doctrine de l'utilisateur-payeur fut utilisée dans un grand nombre de projets urbains à Montréal et à travers le Canada, surtout en ce qui a trait aux dépenses d'exploitations. L'exemple de la redevance de transport de l'ARTM, utilisé pour financer une partie de l'exploitation du REM, est particulièrement intéressant. Dans le cas de la piétonnisation de Wellington, une redevance pourrait être appliquée aux nouvelles expansions, rénovations et constructions commerciales sur Wellington afin de capitaliser sur la plus-value foncière découlant de ce projet. Bien sûr, le taux de la redevance devra être établi par des économistes de la Ville et confirmé par des économistes neutres engagées par la fiducie, ce taux devra être assez élevé pour financer efficacement les dépenses d'exploitation tout en étant assez bas pour ne pas devenir un désincitatif à l'investissement immobilier local. Ensuite, une partie des cotisations envers la SDC Wellington ainsi que les loyers versés à la fiducie Wellington pourraient aussi être tournés vers les coûts d'exploitation de la rue piétonne. En ce qui a trait à la crainte de perte de revenus pendant les travaux majeurs, il est important d'informer les commerçants sur l'aide financière et la subvention forfaitaire offerte par la Ville aux commerces impactés par des travaux publics.

Référence

Nantes. Extension de l'aire piétonne et de la Zone à Trafic Limité à Nantes.
<https://metropole.nantes.fr/files/images/actualites/deplacements-stationnement/ztl/Bilan%20concertation%20ZTL%20PIETO%20VF-141223.pdf>
2023.