

**Bonsoir, et merci de me donner l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.**

**Je m'appelle Aaron Stafford et je crois en un Montréal qui met les gens avant les voitures. Étudiant en études urbaines à l'Université Concordia, je m'implique depuis plus d'un an auprès de La Well Piétonne en tant que conseiller, contribuant aux communications, à la mobilisation et à l'engagement communautaire. Ce qui m'a attiré vers ce mouvement, ce n'est pas seulement ma conviction que nos villes doivent être pensées pour les gens, mais aussi l'énergie et la détermination des citoyens derrière cette initiative. La Well Piétonne est un projet porté par des résidents qui veulent voir leur quartier prospérer. Inspiré par leur vision, j'ai immédiatement voulu contribuer.**

**Avant de commencer, je tiens à remercier les plus de 3 000 résidents de Verdun qui ont signé la pétition ayant mené à cette consultation. 3 000 citoyens qui veulent voir leur espace public transformé, qui soutiennent ce projet sans équivoque. Aujourd'hui, je vais expliquer pourquoi la piétonnisation de Wellington est une nécessité, mais je vous invite à lire la soumission de La Well Piétonne, disponible sur le site de l'OCPM, pour une perspective encore plus large sur cette vision portée par la communauté.**

**Cette consultation porte sur l'acceptabilité sociale de la piétonnisation de la rue Wellington. Mais posons-nous une autre question : à quel moment a-t-on débattu de l'acceptabilité de ne pas la piétonniser? Personne n'a consulté les citoyens de Verdun avant de livrer leur rue à la circulation automobile. Cette décision leur a été imposée, avec des conséquences bien connues : pollution, bruit, insécurité et perte d'un espace public précieux.**

**Nous ne discutons pas simplement de la pertinence de rendre Wellington piétonne. Nous devons aussi parler de ce que nous perdrons si nous ne le faisons pas. La vraie question n'est pas de savoir si la piétonnisation est acceptable, mais si nous pouvons nous permettre de continuer à privilégier la voiture au détriment des citoyens.**

**Ce n'est pas qu'une question de logistique, c'est une question de justice. À qui appartient la ville? Henri Lefebvre, avec son concept du droit à la ville, nous rappelle que les espaces urbains doivent être accessibles à tous et répondre aux besoins des habitants. Partout dans le monde, ce droit a dû être revendiqué. Ici, à Montréal, nous avons la chance d'avoir cette discussion dans un cadre démocratique.**

**Nos rues ne devraient pas être dominées par les véhicules privés au détriment de la vie publique. Elles doivent être des lieux de connexion, de communauté et de culture. La rue Wellington l'a déjà prouvé : piétonnisée, elle est devenue l'une des rues les plus populaires de la ville. La demande est là. L'envie est claire.**

**La dépendance à l'auto n'est pas un simple inconvénient, c'est une crise. À Montréal, moins d'un million de personnes conduisent chaque jour, et pourtant, 72 % de nos voies sont consacrées aux voitures, excluant piétons, cyclistes et usagers du transport en**

commun. Ce n'est pas qu'un usage inefficace de l'espace, c'est une politique qui décourage activement les modes de déplacement durables.

Nos rues n'ont pas toujours été exclusivement réservées aux voitures. En fait, le premier projet pilote de feux de circulation à Montréal a été rapporté pour la première fois par la *Montreal Gazette* en 1927. Cela fait à peine 100 ans que nos rues appartiennent aux automobiles. Je vous rappelle que la rue Wellington a été construite initialement à la fin du 17<sup>ième</sup> siècle. Avant cela, les rues étaient véritablement des espaces publics, et ce n'est que parce que l'automobile causait trop de tort que la ville a dû intervenir.

Ces premiers feux de circulation ont été installés parce que des gens se faisaient renverser, et les propriétaires de ces automobiles nouvellement apparues circulaient sans aucune considération pour la sécurité des autres. Comme dans la plupart des juridictions à travers le monde, la réponse aux conducteurs téméraires et aux dangers de la circulation n'a pas été de restreindre l'automobile, mais plutôt d'éliminer tout le monde des rues. Je le répète, cela s'est fait sans consultation. Ce n'était pas un processus harmonieux, et l'automobile n'a certainement pas attendu une permission avant de s'emparer de la route au détriment de tous les autres.

Plus nous construisons pour les voitures, plus nous piègeons les gens dans un cercle vicieux où ils se sentent obligés de conduire. Partout en Amérique du Nord, on observe le même phénomène : en favorisant l'auto, l'utilisation du transport en commun diminue, les commerces souffrent et les espaces publics disparaissent. Mais lorsque nous brisons ce cycle, les bienfaits sont immédiats : moins de congestion, un air plus sain, des économies locales plus fortes. La rue Wellington l'a déjà prouvé. Aujourd'hui, nous avons l'occasion d'aller encore plus loin.

L'espace public, ce n'est pas qu'une question d'infrastructures, c'est là où la vie se déroule. Pourtant, dans les villes dépendantes de l'auto, ces espaces disparaissent. Les sociologues parlent de l'importance des tiers lieux—des endroits qui ne sont ni la maison ni le travail, où les gens peuvent se rassembler, socialiser et bâtir une communauté.

J'ai quitté Gatineau pour Montréal en grande partie à cause de l'absence de ces tiers lieux. Comme dans la plupart des banlieues nord-américaines, l'aménagement centré sur la voiture a isolé les gens, nuï à leur santé et fragilisé leur mobilité économique. De plus, il homogénéise nos villes, efface le caractère unique de nos quartiers et réduit nos espaces publics à de simples lieux de transit.

La rue Wellington a le potentiel de devenir un véritable tiers lieu montréalais. Mais tant que les voitures dictent son aménagement, ce potentiel est limité. Une rue partagée avec les voitures impose des contraintes : des voies pour les véhicules, des trottoirs étroits, une circulation qui limite l'usage de l'espace. En retirant les voitures, nous ouvrons des possibilités infinies : élargissement des trottoirs, verdissement, bancs et places

publiques, infrastructures cyclables dédiées, événements toute l'année. Une rue Wellington piétonne ne serait pas juste une rue, mais une destination.

Nous avons déjà vu ce qui se passe lorsque la rue Wellington est fermée aux voitures : l'achalandage explose, les commerces prospèrent, la rue devient un lieu où les gens veulent être. La rendre piétonne en permanence permettrait d'amplifier ces bénéfices. Imaginez une rue où les commerces bénéficient d'une affluence piétonne stable toute l'année, où les familles ont un espace sécurisé chaque jour. Cela est sans mentionner le fait que nous réaliserons des économies immédiates sans avoir besoin de faire la transition deux fois par année. C'est clair que nous allons arrêter de piétonner au moins durant l'été, alors pourquoi ne pas sauver de l'argent et créer plus d'espace commun?

Et à ceux qui doutent qu'une rue piétonne fonctionne l'hiver à Montréal, je les invite à observer la Place des Arts, la rue Prince-Arthur ou d'autres espaces piétons de la ville. Ces lieux ne sont pas vides. Ils sont animés, vivants, fréquentés.

Mais cette discussion dépasse les considérations économiques ou pratiques. Elle porte sur le type de ville dans laquelle nous voulons vivre. Montréal manque cruellement de tiers lieux. Nos parcs, souvent solitaires, et nos bars et cafés, nécessitant une dépense pour exister dans l'espace public, ne suffisent pas. Une rue Wellington piétonne offrirait un véritable tiers lieu—ouvert, gratuit, accessible à tous.

Enfin, nous avons une obligation morale de considérer notre impact environnemental. Le transport représente plus de 42% de nos émissions de GES au Québec. Encourager la marche, le vélo et le transport collectif par des aménagements adaptés est une des étapes essentielles pour un avenir durable. La piétonisation n'est pas une solution magique à la crise climatique, mais le statu quo actuel d'une rue dépendant de l'automobile continue à empirer la situation.

---

Au bout du compte, cette décision repose entre les mains des élus. Je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de présenter devant l'OCPM aujourd'hui, et j'ai confiance que ce rapport sera rigoureux et juste. Mais soyons clairs : les Montréalais n'ont jamais été consultés sur le statu quo. Des milliers de signatures n'ont jamais été recueillies pour céder nos rues à la voiture. Les administrations précédentes ont pris cette décision pour nous, sans débat, sans consensus. Et maintenant, quand les citoyens qui vivent réellement ici veulent reprendre leurs rues, soudainement, c'est à nous de prouver notre point.

C'est un fardeau lourd—mais un fardeau que nous surmonterons. Et quand nous y parviendrons, que cela serve de leçon : jamais plus la réappropriation de l'espace public ne devrait être traitée comme une exception plutôt que comme la norme.

**Soyons absolument clairs : les élus ne sont pas là pour défendre des places de stationnement. Ils sont là pour servir la population. Et la population—les résidents de Verdun, les citoyens de Montréal—veut cette transformation.**

**Ce n'est pas une idée marginale. Ce n'est pas une expérimentation radicale. C'est populaire. C'est nécessaire. C'est l'avenir.**

**Cette question dépasse largement une seule rue. Elle concerne le type de ville dans laquelle nous voulons vivre.**

**Montréal a un choix à faire : être audacieuse, montrer la voie, reprendre nos rues pour ceux à qui elles appartiennent. La question n'est pas de savoir si cela arrivera. La question est de savoir si nos dirigeants auront le courage d'agir sur la volonté populaire.**