

#Q	Question	Réponses
Opportunité, sécurité et bénéfices		
1	Quels sont les bénéfices concrets de la piétonnisation? Y a-t-il des études d'impact qui utilisent des données probantes, faites par des experts sur ce sujet? Des exemples non exhaustifs d'impacts peuvent être de caractère économique, d'accessibilité, etc.	Le rapport final - Synthèse des études menées sur la piétonnisation des artères commerciales produit par le Service du développement économique de la ville de Montréal est joint pour référence, cette synthèse des études menées en 2021 dresse un portrait des piétonnalisations. Les impacts y sont abordés. Les données probantes mentionnées dans cette études font référence à l'étude de Segma recherche soit l'Étude de la satisfaction et de l'état de situation des commerces dans le contexte de réaménagement de certaines artères commerciales en des rues piétonnes. Plusieurs études traitent des aménagements et des bénéfices à divers égards mais ne relèvent pas d'analyse en ce qui a trait aux aspects des impacts pour les commerces de façon quantitative. En ce qui a trait à la piétonnisation estivale de la rue Wellington et de l'accessibilité universelle, la Société logique réalise à chaque année une analyse traitant de l'accessibilité universelle sur les rues piétonnes.
2	Quel est le coût d'opportunité de rendre la rue Wellington piétonne à l'année si l'arrondissement a le privilège des espaces verts tout le long du fleuve et du canal où des rencontres publiques, des spectacles et des événements saisonniers peuvent être facilement tenus? Pourquoi ne pas considérer ces autres options?	Le budget d'animation de la piétonnisation de la rue Wellington provient du programme de soutien financier pour les rues piétonnes du Service de développement économique de Montréal et doit donc être utilisé sur l'espace de la rue Wellington uniquement. De nombreuses activités et animations sont défrayées par la SDC Wellington et non l'arrondissement telles que le festival Marionnettes plein la rue et sont donc tenus sur la rue Wellington également.
3	Si la rue Wellington ferme, il y aura plus d'achalandage sur les rues Banantyne, Verdun et le boulevard LaSalle, mais sur la rue de Verdun il y a une piste cyclable de chaque côté de la rue, ce qui réduit la chaussée pour les véhicules, particulièrement ceux d'urgence. Comment les véhicules d'urgence pourront-ils passer rapidement dans l'axe est-ouest quand la rue Wellington sera fermée?	La fermeture de la rue Wellington durant la saison estivale et ses impacts sur les rues avoisinantes nécessitent l'obtention de données de circulation actualisées. En ce qui a trait aux véhicules d'urgence des mesures sont mises en place durant la piétonnisation estivale. Dans l'éventualité d'une piétonnisation à l'année les services d'urgence tels que la police, les pompiers les ambulances seront impliqués afin de déterminer les mesures et les aménagements requis.
4	L'arrondissement dispose-t-il des données sur l'augmentation des loyers commerciaux et résidentiels sur la rue Wellington et les rues avoisinantes, avant et après la piétonnisation (en comparaison avec les autres secteurs, en prenant en compte l'augmentation généralisée des loyers)?	L'arrondissement ne dispose pas directement des données sur les loyers commerciaux et résidentiels sur la rue Wellington et les rues avoisinantes. Cependant la SDCW obtient par le mandat de recrutement commercial certaines données sur les loyers commerciaux qui sont en négociation ou pour des locaux vacants. Certains commerces se sont relocalisés pour cette raison, bail à renouveler, augmentation substantielle demandée mais ce ne sont pas des données compilées, ce sont plutôt des cas spécifiques qui ont été portés à l'attention de la SDCW.
5	Comment l'arrondissement prévoit-il de payer pour les coûts du projet de piétonnisation à l'année, étant donné la différence entre les coûts de la piétonnisation estivale et les estimations présentées lors de la séance d'information et de questions-réponses ?	Le projet de piétonnisation à l'année n'émane pas de l'arrondissement, de ce fait il n'a pas été mis dans la planification budgétaire. Les sources de financement sont limitées: taxe spéciale, financement externe tel que subvention spéciale. L'inscription au programme d'immobilisation d'un projet doit être précédée d'une définition du projet.
Circulation, stationnement, espaces réservés aux personnes en situation d'handicap, et mobilité réduite		

6	Pourriez-vous nous transmettre l'étude de circulation citée lors de la présentation faite par les fonctionnaires de l'arrondissement lors de la séance d'information et de questions-réponses.	Les données de circulation provenant de l'étude datent de 2018, elles sont jointes. L'étude portant sur le design de la rue Wellington en vue de l'implantation d'une piste cyclable ne tient pas compte de la réalité en 2025.
7	Prévoyez-vous une nouvelle répartition des places de stationnement, et ce incluant les bornes de recharge ? Si oui, indiquez les changements voulus dans une carte.	L'arrondissement devra se pencher sur cette demande afin d'en évaluer les impacts.
8	Pourriez-vous spécifier le nombre et l'emplacement détaillé des stationnements disponibles lors de la piétonnisation estivale, sur la rue Wellington et les rues avoisinantes (carte)?	Des places de stationnement avec des parcomètres sont ajoutées sur les rues transversales durant la piétonnisation. Une demande a été adressée à l'Agence de mobilité afin de connaître leur utilisation. L'arrondissement est en attente de réponse. Le nombre de places de stationnement disponibles sur l'ensemble du secteur devra être recensé, les plans doivent être vérifiés afin de donner une indication précise.
9	Comment assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite à la porte (pas au coin de la rue)?	Des discussions devraient avoir lieu avec la STM et le SPVM afin de trouver une solution pour chaque situation. Un cas a été signalé et des adaptations ont été apportées afin de répondre au besoin de la personne qui utilisait le transport adapté.
10	Pouvez-vous identifier des adaptations possibles pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite qui ne peuvent marcher sur de longues distances?	Durant la piétonnisation estivale un service de transport en "tuk tuk" est offert sur la rue Wellington selon un horaire adapté aux besoins. Un service de taxi est aussi offert pour les personnes à mobilité réduite voulant se rendre à une certaine distance de la rue Wellington. Le besoin de prolonger ces services autant pour l'horaire que pour la période visée a été identifié dans la présentation. L'option d'offrir un service de navette à certaines périodes a été mis à l'essai sur d'autres rues piétonnes durant l'été.
11	Pourriez-vous nous transmettre l'analyse du nombre d'emplacement des stationnements réservés aux personnes en situation de handicap sur la rue Wellington, ainsi que sur les rues avoisinantes ou transversales, durant la piétonnisation estivale?	Nombre d'emplacements pour personnes à mobilité réduite avoisinant la rue Wellington durant la piétonnisation estivale. 16 places Nombre d'emplacements pour personnes à mobilité réduite en dehors de la période de piétonnisation estivale : 8 places sur les rues avoisinantes et places sur la rue Wellington.
12	Pourriez-vous indiquer le nombre d'espaces de stationnement de courte durée disponible (autre que le stationnement Éthel) sur la rue Wellington et les rues avoisinantes, durant la piétonnisation?	Durant la piétonnisation estivale le nombre de place de stationnement sur les rues avoisinantes: 244 places et dans les stationnements municipaux avoisinants 265 (stationnements municipaux avoisinants: Ethel et stationnement municipal no 19) 265 places En dehors de la piéto estival: Rues avoisinantes: 134 + 265 (stationnements municipaux avoisinants: Ethel et stationnement municipal no 19)
13	Quelles sont les statistiques d'achalandage de l'autobus sur le boulevard LaSalle et sur la rue de Verdun, durant la piétonnisation estivale?	Les données d'achalandage des autobus circulant sur le boul LaSalle et sur la rue de Verdun relèvent de la STM. Une demande leur a été adressée. L'arrondissement est en attente de réponse. (Email envoyé le 28 janvier 2025 à STM)
14	Quelles sont les mesures prévues pour rendre sécuritaires les intersections de la rue Wellington piétonne et les rues transversales. Prévoyez-vous des mesures pour éviter des embouteillages dans les rues transversales?	Une analyse de la circulation serait requise afin d'évaluer les besoins actuels puisque la rue de Verdun a été réaménagée en 2024, et que les données à la disposition de l'arrondissement datent de 2018. (Mention indiquée dans la présentation diapo 23)

15	<p>Pourriez-vous nous transmettre les études sur la circulation et la sécurité des rues avoisinantes, en particulier le boulevard LaSalle et la rue de Verdun, durant la piétonnisation estivale.</p>	<p>Les dernières études datent de plusieurs années (2017) et de nombreuses interventions ont été réalisées depuis, elles devraient être actualisées dans le contexte actuel. Des analyses ponctuelles ont été effectuées mais il n'y a pas de recensement des études sur l'ensemble de la circulation et la sécurité depuis le diagnostic qui a été fait en vue de l'élaboration du plan local de déplacement.</p>
<p>Recevabilité de la pétition</p>		
16	<p>Pourriez-vous fournir la localisation des signataires de la pétition pour la tenue de cette consultation, en identifiant le secteur de provenance, dans l'arrondissement de Verdun?</p>	<p>L'arrondissement dispose d'une liste et doit traiter les données afin de déterminer les nombres de signataires par secteurs. Les signataires se distribuent principalement dans les quartiers Wellington de l'Église et Desmarchais Crawford. Le quartier de L'Île-des-Soeurs compte un moins grand nombre de signataires environ 1%.</p>