



Piétonnisation permanente de la rue Wellington : vers une solution gagnante pour toutes et tous

**Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal
dans le cadre de la consultation publique sur la piétonnisation
permanente de la rue Wellington**

12 février 2025

Présentation d'Ex aequo

Fondé en 1980, Ex aequo est un organisme montréalais qui se consacre à la promotion et à la défense des droits des personnes ayant une déficience motrice. Il promeut l'accessibilité universelle (AU) comme moyen de rendre possible l'inclusion sociale. Les différentes facettes de l'inclusion défendues par Ex aequo sont : le transport, la vie municipale, la santé et les services sociaux, l'habitation, la parentalité, la sécurité alimentaire et l'action citoyenne.

La promotion et la défense des droits chez Ex aequo se réalisent par des activités par et pour les membres qui peuvent prendre différentes formes : information, formation, sensibilisation, représentation, concertation, mobilisation et revendication.

Ex aequo développe ses dossiers en concertation avec d'autres organismes de personnes ayant des limitations fonctionnelles. Sur les mobilisations plus larges, Ex aequo s'allie au grand communautaire et aux autres groupes de la société civile afin de porter des revendications au niveau local, régional et provincial.

Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle est le caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents.¹

Ex aequo utilise l'expression « personne en situation de handicap », car la situation de handicap est le résultat de l'interaction entre les caractéristiques de la personne et son environnement.

¹ LANGEVIN, ROCQUE, CHALGHOUMI et GHORAYEB. Rapport de recherche pour les milieux associatifs de Montréal, Accessibilité universelle et designs contributifs (version 5.3), **Groupe DÉFI Accessibilité (GDA)**, Université de Montréal.

En offrant des programmes et des infrastructures qui tiennent compte des besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles, on fait en sorte que celles-ci soient en situation de participation sociale et non en situation de handicap.

Il existe toutefois divers termes valables et chaque personne est libre d'utiliser le terme qu'elle préfère pour s'identifier.

Introduction

La piétonnisation à l'année de la rue Wellington, à Verdun, offre un fort potentiel d'amélioration de la qualité de vie des résidentes et résidents du quartier et, de manière générale, de celle de l'ensemble des Montréalaises et Montréalais.

Cette organisation de l'espace public comporte de nombreux avantages, dont la diminution des nuisances visuelles, olfactives et sonores, de la pollution de l'air ainsi que des dangers qui sont liés aux véhicules à moteur. L'ouverture de la rue, sa libération de l'emprise démesurée de l'automobile (qui accapare la plus grande partie de l'espace public) et la quiétude retrouvée augmentent radicalement, chaque été, le plaisir de fréquenter la Well.

Cependant, la fermeture de la rue à la circulation motorisée n'est pas sans occasionner quelques difficultés. Certaines personnes en situation de handicap, âgées et à mobilité réduite, qui ne peuvent pas parcourir de longues distances à pied, sont pénalisées. En effet, elles ont besoin de pouvoir atteindre directement leur destination. C'est notamment le cas des personnes usagères du transport adapté et de celles dont l'unique aide à la mobilité motorisée n'est pas un quadriporteur électrique, mais bien leur voiture. En empêchant le passage des véhicules, la rue piétonnière crée une entrave majeure. C'est un facteur d'exclusion et de discrimination.

Il est donc impératif de tenir compte des préoccupations soulevées au sujet du manque d'accessibilité. L'amélioration de la qualité de vie d'une partie de la population ne peut

pas se faire au détriment de l'autonomie des personnes qui ont de la difficulté à marcher ou qui en sont incapables. Il faut être sensible à la réalité des personnes à mobilité réduite, rechercher un compromis et tenter de concilier les besoins de toutes et de tous, citoyennes et citoyens comme entreprises.

Lutte contre le capacitisme

Nous souhaitons aborder d'emblée la question du capacitisme. En 2021, la Ville de Montréal a ajouté cette forme de discrimination à la Charte montréalaise des droits et responsabilités pour démontrer son engagement à la combattre².

Le capacitisme, rappelons-le, est une « [f]orme de discrimination qui s'exerce de façon consciente ou inconsciente et est inscrite dans les institutions, les systèmes ou la culture d'une société. Le capacitisme est un système de croyances qui marginalise, infériorise et exclut les personnes considérées anormales ou inférieures sur les plans physique, cognitif, intellectuel, psychique et sensoriel. En se basant sur une norme de capacités, ces personnes sont considérées moins dignes d'être traitées avec respect et égard, moins aptes à contribuer et à participer à la société ou moins importantes intrinsèquement que les autres. Le capacitisme peut restreindre les possibilités offertes entre autres aux personnes ayant une limitation fonctionnelle et réduire leur participation à la vie de leur collectivité³ ».

La lutte contre le capacitisme consiste donc à prendre des mesures d'accessibilité garantissant la participation sociale et l'inclusion des personnes en situation de handicap, âgées et à mobilité réduite, des mesures qui leur permettent de jouir des avantages que procure la ville à égalité avec les autres citoyennes et citoyens. Par conséquent, la Ville et les arrondissements doivent supprimer les obstacles, et non en ajouter. Ils ne doivent pas aménager d'environnements discriminatoires, qui créent de

² Charte montréalaise des droits et responsabilités, 2021, paragraphe i) de l'article 16.

³ Plan d'action pour l'accessibilité universelle et la lutte contre le capacitisme 2024-2030, arrondissement du Plateau-Mont-Royal, 2024, p. 6.

l'exclusion, mais plutôt des environnements qui répondent aux besoins de ces personnes. Tout projet de piétonnisation doit respecter l'engagement de la Ville à combattre le capacitisme. L'arrondissement se doit de mettre à profit l'expertise de son comité en accessibilité universelle dans tout projet de transformation de la rue, temporaire ou permanente.

Solution préconisée

Compte tenu de ce qui précède, nous estimons qu'il faut maintenir un accès véhiculaire tout le long de la rue, en conservant la circulation dans les deux sens, mais en supprimant le stationnement. En somme, la solution que nous préconisons consiste à transformer la rue Wellington en rue partagée, conformément à la définition de ce concept contenue dans le Code de la sécurité routière : « tout ou partie d'un chemin public sur lequel la circulation piétonne est priorisée⁴ ».

Cette solution s'apparente davantage à ce qui a été fait sur les tronçons réhabilités de la rue Sainte-Catherine (et dans une certaine mesure sur la Plaza Saint-Hubert) qu'à une piétonnisation à proprement parler. Elle correspond plutôt à ces « zones de rencontre » que l'on trouve dans les villes européennes.

Le « Guide d'application — Rue partagée » énumère les objectifs que l'aménagement d'une rue partagée permet d'atteindre :

- Offrir plus d'espace et de confort aux piétons⁵ ;
- Réduire le nombre de véhicules et leur vitesse ;
- Améliorer la sécurité de tous les usagers ;

⁴ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2.

⁵ Dans ce mémoire, le mot « piétons » désigne aussi les personnes à mobilité réduite qui utilisent des aides à la mobilité, comme des fauteuils roulants.

- Revitaliser les activités urbaines ;
- Améliorer la qualité de l'espace public⁶.

Les caractéristiques de la rue partagée sont notamment les suivantes :

- Les piétons peuvent circuler à l'endroit de leur choix, dans tous les sens, traverser la rue en tout lieu et à tout moment. Ils ont la priorité, et les personnes au volant de véhicules routiers ainsi que les cyclistes doivent leur céder le passage en adaptant leur vitesse en conséquence ;
- La limite de vitesse est de 20 km/h, ce qui favorise la cohabitation des usagers dans le même espace ;
- Ces règles encadrant la vitesse dans la rue partagée font notamment en sorte que les conducteurs et conductrices doivent rouler à l'allure du pas s'ils ne peuvent pas dépasser ou croiser sans danger un piéton qui marche sur la chaussée⁷.

Il s'agit grosso modo des objectifs visés par la piétonnisation, à l'exception de l'élimination complète des véhicules motorisés. La rue partagée permet de réduire la vitesse et le débit de circulation, de rendre beaucoup d'espace aux citoyens et citoyennes, de diminuer notablement la pollution et d'accroître la sécurité, sans compromettre pour autant les droits à la mobilité et à l'accessibilité des personnes en situation de handicap, âgées et à mobilité réduite ni renier l'engagement de la Ville en matière de lutte contre le capacitisme.

Enfin, on peut affirmer, conformément au Guide, que la rue Wellington est une artère propice à l'aménagement d'une rue partagée puisqu'il s'agit d'« [u]ne rue où les piétons ont déjà l'habitude de circuler sur la chaussée en raison de trottoirs trop étroits [et]

⁶ Ministère des Transports et de la Mobilité durable, « Guide d'application — Rue partagée ». 2019, p. 7. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/responsabilites-partagees/rue-partagee/Documents/GuideApplication_RuePartagee.pdf

⁷ Ibid., p. 5 et 6.

encombrés⁸ ». Les piétons ont aussi l'habitude de traverser aux intersections sans panneaux d'arrêt. À tel point que la plupart des automobilistes, il est pertinent de le signaler, ont développé le réflexe de les laisser traverser sans trop s'impatienter.

Configuration

Le Guide précise que « [d]ans la rue elle-même, la configuration qui correspond le mieux aux principes de rue partagée est un espace de plain-pied, de façade à façade, sans trottoir (à proprement parler), sans aménagement ou signalisation de voie cyclable, et sans espace de stationnement⁹ ».

Selon une étude de marché réalisée en 2023, l'accessibilité est une des « conditions de succès pour une bonne vitalité commerciale ». Elle consiste à « [s]'assurer d'optimiser l'aménagement de manière à privilégier l'accès au territoire par les modes de transport actifs et collectifs. On fait notamment référence aux larges trottoirs [...] à une desserte de transport en commun efficace [...] à une accessibilité universelle ainsi qu'à un ralentissement de la circulation¹⁰ ». Nous souscrivons sans peine à cette analyse, car ces éléments contribuent à garantir l'autonomie et la sécurité, non seulement des personnes en situation de handicap, âgées et à mobilité réduite, mais aussi de la population générale.

Commerces

D'après cette étude, parmi les motifs autres que l'éloignement par rapport au domicile qui sont invoqués pour ne pas fréquenter davantage les commerces, on note le manque d'accessibilité de ceux-ci pour les personnes à mobilité réduite¹¹. L'exclusion commerciale de ces personnes est effectivement un grave problème à Montréal en

⁸ Ibid., p. 7.

⁹ Ibid., p. 8.

¹⁰ Raymond Chabot Grant Thornton, « Étude de marché de l'offre et de la demande du territoire de Verdun et du mix commercial de la rue Wellington », 2023, p. 86.

¹¹ Ibid., p. 23.

général et à Verdun en particulier. Une analyse de l'accessibilité des façades commandée par la SDC Wellington a révélé que 69,5 % des commerces sont inaccessibles¹². Il n'est pas exagéré de parler de ségrégation. Pour cette raison, on comprendra que la rue Wellington n'est pas, en ce qui nous concerne, la rue la plus *cool* au monde.

Il serait absurde d'aménager une rue accessible bordée de commerces qui ne le sont pas en améliorant l'expérience piétonne de la rue tout en maintenant la discrimination que subissent les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Il faut donc mettre les bouchées doubles pour améliorer l'accessibilité des locaux, qui est tenue pour acquise par les personnes qui peuvent y entrer, mais qui est refusée à d'autres en raison de leur différence, bien que le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour le pallier soient des motifs interdits de discrimination en vertu de la Charte des droits et libertés de la personne depuis bientôt un demi-siècle.

Au cours des dernières années, plusieurs commerces sont devenus accessibles dans le cadre de rénovations, tandis que d'autres ont malheureusement été refaits à l'identique. Les obstacles à l'entrée ont été reconstruits comme si de rien n'était. Nous déplorons cette situation. Il est incompréhensible et intolérable que des actes d'une telle violence puissent encore être commis dans un État de droit comme le Québec.

Les programmes de rénovation et d'aide à l'accessibilité récemment remaniés et bonifiés sont là pour soutenir les propriétaires de commerces et de locaux commerciaux dans leur démarche d'adaptation. Ces programmes nécessitent une bonne simplification pour en faciliter l'utilisation par les entreprises, mais il est à espérer qu'ils emporteront l'adhésion de ces dernières et se traduiront rapidement par une meilleure accessibilité. La réfection des trottoirs pourrait aussi contribuer à atteindre cet objectif : on a pu constater des progrès en accessibilité des commerces après la réfection des rues Sainte-Catherine et Saint-Hubert, bien qu'il reste encore beaucoup d'obstacles.

¹² Adhoc Architectes, Analyse de l'accessibilité des façades sur la rue Wellington, 2022, p. 15.

Les commerces de la rue Wellington sont la colonne vertébrale du quartier Wellington-de-l'Église. Les efforts de l'arrondissement et de la SDC Wellington ont donné des résultats. Il faut être sensible à la réalité des propriétaires de commerces, qui travaillent fort et soutiennent la vitalité du quartier dans une conjoncture parfois difficile. Toutefois, la sensibilité doit aller dans les deux sens : ils doivent aussi être sensibles à la réalité des Verdunoises et des Verdunois à mobilité réduite qui se voient interdire l'accès. Il est grand temps de mettre fin à l'exclusion de ces personnes et de garantir l'autonomie à laquelle elles ont droit¹³. Nous exhortons donc l'arrondissement et la SDC à se retrousser les manches pour accélérer la mise en accessibilité des commerces.

Trottoirs et chaussée

Un des avantages de l'aménagement d'une rue partagée est la réfection complète de la chaussée et des trottoirs. La rue Wellington est en piteux état. Sa reconstruction se fait attendre depuis bien longtemps. Les trottoirs défoncés et trop étroits par rapport à la largeur de la rue pourront être élargis, et la liberté de mouvement que cela donnera aux piétons rendra la rue plus confortable et sécuritaire, en période de fort achalandage, qu'on soit ou non en situation de handicap (pourvu que les terrasses ne prennent pas toute la place). Cette accessibilité véritablement universelle viendra fluidifier le trafic piétonnier, qui peut être assez chaotique en ce moment, par endroits. Il faudra également sécuriser les intersections (de la façon dont cela a été fait sur la rue de Verdun, par exemple), et installer des feux sonores pour faciliter les déplacements des personnes ayant des limitations visuelles.

Actuellement, la piétonnisation permet d'éviter les trottoirs en empruntant la chaussée, ce qui est appréciable quand on se déplace en fauteuil roulant ou avec une aide à la mobilité motorisée. La nouvelle configuration permettra aux personnes qui se déplacent

¹³ Esther Normand, « Accès difficile aux restos pour les personnes en fauteuil roulant », La Facture, Radio Canada, 11 février 2025, <https://ici.radio-canada.ca/tele/la-facture/site/segments/reportage/1990415/accessibilite-restaurant-handicap-fauteuil-roulant>.

de cette façon d'occuper tout l'espace confortablement de façon sécuritaire et, surtout, égalitaire.

La transformation en rue partagée offre aussi la possibilité de prendre des mesures d'adaptation aux changements climatiques. De telles mesures sont d'autant plus incontournables que les personnes âgées ou atteintes de maladies chroniques ou d'un trouble de santé mentale sévère sont particulièrement sensibles aux vagues de chaleur accablante¹⁴. Celles-ci se feront de plus en plus fréquentes et de plus en plus longues. Comme toutes les rues orientées nord-sud, la rue Wellington est en un énorme îlot de chaleur en été, notamment en raison du faible couvert végétal. L'espace récupéré sur les stationnements permettra d'opérer un verdissement massif avec la plantation de nombreux arbres et végétaux. Étant donné que, dans un scénario de rue partagée, la surface restera minéralisée, on préférera à l'asphalte un revêtement plus clair pour abaisser la température. L'adaptation aux changements climatiques et la transition écologique que la Ville met de l'avant prennent ici tout leur sens. On contribuera ainsi à sauver des vies chez les plus vulnérables tout en créant un milieu à même de soutenir l'activité du reste de la population dans notre futur caniculaire.

À noter que ces mesures sont conformes au Plan climat de la Ville, qui vise une « diminution de la superficie » des îlots de chaleur¹⁵.

Transports

La relocalisation de tous les transports collectifs de surface et des débarcadères de transport adapté est un problème parce qu'elle augmente les distances à parcourir à pied. D'après un sondage sur les artères commerciales piétonnisées réalisé en 2021, 88 % des personnes sondées in situ et 80 % des personnes sondées en ligne se sont déclarées « très ou assez satisfait[es] » de l'accessibilité de la rue Wellington en matière de transport. On peut supposer que le résultat n'aurait pas été aussi bon si on

¹⁴ Félix Lamothe, Maxime Roy et Sarah-Émilie Racine-Hamel. Enquête épidémiologique - Vague de chaleur à l'été 2018 à Montréal, Direction régionale de santé publique et CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, 2019.

¹⁵ Ville de Montréal, Plan climat 2020-2030, p. 110.

avait sondé uniquement les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. De fait, ce sondage indique que l'« amélioration de l'offre de transport collectif et adapté dans l'axe de la rue » est la deuxième en importance (23,8 %) des « [a]ctions proposées pour améliorer l'expérience d'une rue piétonnière¹⁶ ».

Dans une rue partagée à double sens où les véhicules continueront de circuler, il sera toujours possible de monter dans le bus et d'en descendre aux arrêts habituels. Quant au transport adapté, les usagères et usagers pourront embarquer ou débarquer à toutes les adresses. On évitera ainsi d'annuler ce service porte-à-porte essentiel pour des milliers de personnes en situation de handicap, âgées et à mobilité réduite, et il sera inutile de chercher des accommodements au cas par cas. Les personnes qui utilisent leur propre véhicule ou qui se déplacent en taxi pourront se faire déposer et monter en voiture devant tous les commerces, services et restaurants qu'elles souhaitent fréquenter. Évidemment, il y aura toujours la possibilité de faire des livraisons à tout moment (dans des limites raisonnables), contrairement à ce qui est le cas pendant la piétonnisation estivale, où elles ne sont autorisées que le matin. Les véhicules d'urgence et de ramassage des matières résiduelles pourront se déplacer facilement en tout temps. Ajoutons cependant que la circulation des poids lourds devra être formellement interdite sur la rue Wellington partagée.

En ce qui concerne les transports collectifs, il importe de réitérer la nécessité de rendre la station de métro De l'Église accessible pour les personnes qui n'utilisent pas les escaliers (qu'elles s'identifient comme personnes en situation de handicap ou non). Cette exigence n'est pas sans lien avec la transformation de la rue Wellington en environnement favorable aux piétons puisqu'une station accessible permettrait à celles de ces personnes qui ne résident pas à Verdun de se rendre plus aisément sur la rue, et ce, sans avoir à dépendre du transport adapté, qui interdit toute spontanéité.

¹⁶ L'Observateur, « Sondage auprès des utilisateurs, non-utilisateurs et résidents des artères commerciales piétonnisées », 2021.

Avec une rue partagée, on évitera aussi de déplacer les arrêts d'autobus sur la rue de Verdun et le boulevard LaSalle à une distance de marche trop grande pour bien des personnes à mobilité réduite. Celles qui ont l'habitude de prendre le bus sur la rue Wellington pourront ainsi continuer à le faire sans entrave. Cette solution répondra aussi aux besoins des travailleuses et des travailleurs qui prennent l'autobus en grand nombre à destination et à partir de la station De l'Église.

Ces aspects d'une rue partagée contribueront à atteindre les objectifs que Montréal s'est fixés dans son Plan climat, soit « développer le transport collectif et actif [dans] tous les quartiers¹⁷ » et « universaliser l'accès à la mobilité durable¹⁸ ». Il est également précisé dans ce plan que « [l']équité en matière de transport à Montréal inclut [...] l'accessibilité universelle aux transports collectifs, soit aux familles et aux personnes ayant des limitations fonctionnelles », ce dont la STM fait « une priorité¹⁹ ». Bref, la Ville veut augmenter l'utilisation du transport collectif, notamment pour les personnes à mobilité réduite, et non la restreindre.

En matière de transport, on se passera de solutions qui n'en sont pas parce qu'elles sont inutilement compliquées, potentiellement coûteuses ou nettement insuffisantes compte tenu des besoins. Nous disposons déjà des véhicules appropriés pour déplacer les gens. L'ajout de navettes et de minibus est à proscrire. Quant aux vélotaxis, ce sont des engins amusants, mais inutilisables pour la majorité des personnes à mobilité réduite. En rétablissant un service de bus fréquent et le service de transport adapté, on s'en tiendra à des solutions éprouvées qui ne coûteront pas une fortune.

Du fait qu'il ne sera plus nécessaire d'aménager des débarcadères pour personnes en situation de handicap au coin des rues transversales, on fera une économie d'espaces de stationnement pour les automobilistes du quartier et les visiteurs. Cependant, cela

¹⁷ Plan climat, op. cit., p. 60.

¹⁸ Ibid., p. 62

¹⁹ Ibid.

n'éliminera pas le besoin de réserver à ces endroits des espaces de stationnement tarifés pour les personnes handicapées.

On sait que la rue Wellington est un endroit privilégié pour organiser des spectacles et d'autres activités publiques. Dans un scénario de rue partagée, il faudra s'en tenir à la place publique qui doit voir le jour entre les rues Galt et De l'Église. Les autobus pourront facilement contourner cet obstacle temporaire en empruntant la rue Galt, le boulevard LaSalle et la rue De l'Église, en direction est, et la rue de l'Église, la rue de Verdun et la rue Galt, en direction ouest. Bien évidemment, le transport adapté sera autorisé à se rendre sur cette place.

Notons enfin que le Guide fournit des conseils judicieux pour aménager la rue en fonction des « personnes à mobilité réduite ou ayant une déficience visuelle [qui] peuvent éprouver un inconfort ou ne pas se sentir suffisamment en sécurité dans un espace où circulent aussi les véhicules et les vélos²⁰ ». On sait que la cohabitation des différents modes est parfois problématique. Elle le sera d'autant plus pour ces personnes. Il faudra donc porter une attention particulière à ces enjeux. À cet égard, on consultera avec profit la fiche 9 « Concepts d'aménagement de la rue partagée » du guide de la Ville de Montréal intitulé « Aménagements piétons universellement accessibles », qui contient une discussion étoffée des défis que posent les rues partagées pour ces personnes ainsi que des recommandations extrêmement pertinentes²¹.

Conclusion

La solution que nous préconisons, soit la transformation de la rue Wellington en rue partagée, représente un compromis pragmatique entre la piétonnisation complète et le

²⁰ Guide d'application — Rue partagée, op. cit., p 9.

²¹ Ville de Montréal, Aménagements piétons universellement accessibles. Guide d'aménagement durable des rues de Montréal. Fascicule 5, 2017.
https://societelogique.org/doc/2_Fasc_5_Amenagement_pietons_AU.pdf

maintien du statu quo. Cette solution gagnante pour toutes et tous permettra de surmonter les résistances que peut susciter la piétonnisation tout en remplissant les exigences de réduction du nombre de véhicules motorisés ainsi que du vacarme et de la pollution imputables à la circulation, pour assurer une meilleure qualité de vie dans le quartier. Une rue partagée améliorera le vivre-ensemble. Elle apaisera la circulation, sans toutefois l'éliminer complètement, de manière à protéger les droits fondamentaux et la dignité des personnes en situation de handicap, âgées et à mobilité réduite, mais aussi de répondre aux besoins de mobilité et d'autonomie de toute la population. Elle apportera des réponses constructives aux questionnements que les parties prenantes peuvent avoir en matière d'aménagement de l'espace public, de transport collectif, de sécurisation des déplacements, d'accès aux commerces et d'adaptation aux changements climatiques. Elle créera un milieu de vie plus convivial et plus durable. Elle règlera les enjeux d'accessibilité de la piétonnisation estivale. Elle favorisera l'acceptabilité sociale d'un projet de rue apaisée où les piétons, et non plus les autos, auront la priorité.

Comme son nom l'indique, la rue partagée ne s'inscrit pas dans une optique d'ouverture pour les uns et de fermeture pour les autres, mais d'ouverture pour tout le monde. Elle place le piéton, bipède ou à roulettes, c'est-à-dire l'humain, quelles que soient ses capacités, au centre de la réflexion. Lors de la séance d'information sur la piétonnisation permanente, la représentante de l'arrondissement a justement déclaré qu'un des objectifs de la piétonnisation est de faire en sorte que l'humain soit « au cœur » du projet²². Cette idée rejoint les membres d'Ex aequo, car un projet humain ne prive pas les gens de leur autonomie. Au contraire, il la valorise, la respecte et la renforce.

Dans tout projet d'aménagement, on doit se poser la question suivante : nous construisons pour les générations futures, alors que voulons-nous leur léguer ? Une rue partagée sera assurément un legs précieux pour une ville et un arrondissement qui se

²² Office de consultation publique de Montréal, Consultation sur le projet de piétonnisation permanente de la rue Wellington, première partie, volume 1. Séance tenue le 22 janvier 2025.

dirigent, encore trop lentement, vers un avenir plus accessible et plus juste. Mais ce sera un legs incomplet en l'absence d'efforts soutenus pour améliorer l'accessibilité des commerces. C'est à cette condition que l'on garantira le droit à la ville, dont toute personne devrait jouir équitablement. La Well partagée sera inclusive ou ne sera pas.