

Harmonie sur la Well

Verdunois depuis plus de 10 ans, piétons, cyclistes ou automobilistes selon les circonstances, pères de jeunes enfants, Pascal Malléjac et Frédéric Dejean sont respectivement urbaniste spécialisé dans les questions de mobilités urbaines et professeur à l'UQAM, docteur en études urbaines.

Introduction

Nous ignorons quelle sera l'issue de ce processus consultatif, mais nous pensons qu'il aura été l'occasion d'amorcer une discussion – en espérant qu'elle se prolonge – concernant la mobilité, l'accessibilité et l'usage de l'espace public dans l'arrondissement de Verdun. En effet, discuter de la piétonnisation de la rue Wellington à l'année va bien plus loin que simplement traiter de la fermeture d'une rue à la circulation motorisée, mais c'est bien plus largement réfléchir à ce qu'est un espace public accueillant et inclusif pour toutes les citoyennes et tous les citoyens.

Que ce soit lors de la séance de questions du 22 janvier (au cours de laquelle on entendit davantage des opinions que des questions), lors de l'atelier collaboratif du 29 janvier, ou même sur les réseaux sociaux (en particulier les pages Facebook dédiées à Verdun), une thématique a émergé : la mobilité des aînés en général, et celles et ceux d'entre eux qui vivent avec des limitations fonctionnelles. Nous avons en mémoire l'intervention téléphonique (soirée du 22 janvier) d'une dame évoquant la situation de ses parents qui se rendent en voiture sur Wellington parce que sa mère est dans l'incapacité de parcourir de longues distances. Il ne s'agit certes que d'un exemple, mais il doit être entendu car la piétonnisation de la rue Wellington ne sera collectivement bénéfique que si elle améliore les conditions de vie des personnes les plus vulnérables.

Par ailleurs, le vieillissement de la société québécoise est une donnée majeure dont il faut tenir compte¹. Pour autant, le vieillissement ne signifie pas une absence de mobilité. Comme le souligne la chercheuse de l'INRS-UCS Anne-Marie Séguin dans un livre collectif sur le vieillissement et les enjeux d'aménagement : « C'est à partir de 80 ou 85 ans que les difficultés deviennent plus marquées pour les aînés. Avant cet âge, la plupart des aînés restent autonomes et actifs² » (p. 215).

C'est pourquoi notre mémoire accorde une place importante à la question de l'accessibilité et de la mobilité des aînés. Pour autant, traitant de cette catégorie de la population ne signifie pas que nous négligeons les autres : les jeunes familles, les adolescents... En effet, dans le texte cité précédemment Anne-Marie Séguin remarque qu'« il est d'ailleurs fort possible que des aménagements favorables aux aînés le soient aussi pour d'autres groupes d'âge. Par exemple, la prise en compte des besoins des aînés moins mobiles et plus centrés sur leur environnement immédiat ouvre la porte à un urbanisme qui est aussi plus adéquat pour d'autres groupes de la société comme les parents qui circulent avec une poussette, les jeunes enfants, voire l'ensemble des personnes qui circulent à pied ou encore qui souffrent d'un handicap restreignant leur mobilité » (p. 215).

À travers ce mémoire nous souhaitons montrer que loin d'être une mesure qui exclut une partie des verdunois.e.s, la piétonnisation est fondamentalement inclusive parce qu'elle ouvre la porte à une réflexion sur nos milieux de vie et sur les usages que nous souhaitons accorder aux rues qui, jusqu'à maintenant n'ont été abordées presque exclusivement que comme des espaces de circulation automobile et de stationnement. Un seul chiffre suffit à se convaincre de cette situation : en moyenne à Verdun, 72% de tout l'espace de voirie est dédié prioritairement aux véhicules motorisés, 21% est

¹ Selon les données du recensement de 2021, Verdun comptait un peu plus de 70 000 habitant.e.s, dont 17,8% de plus de 65 ans et 2% de plus de 85 ans. Notons que ces pourcentages sont légèrement supérieurs à la moyenne pour l'ensemble de la Ville de Montréal.

² Paula Negron-Poblete et Anne-Marie Séguin (dir.) (2012). *Vieillesse et enjeux d'aménagement : Regards à différentes échelles*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal.

dédié à la marche, 1% est dédié au vélo et 0,1% est dédié aux transports collectifs³. Ces chiffres peuvent être mis en perspective avec ceux issus de *l'Enquête origine-destination* de 2018 : 37% des ménages verdunois ne possédaient pas d'automobile. Sur l'ensemble d'une journée, les déplacements internes à l'arrondissement étaient avant tout effectués en modes actifs (54%), l'usage de la voiture étant minoritaire (37%)⁴.

La question de l'accessibilité

La principale inquiétude autour de la piétonnisation concerne l'accessibilité des commerces. Lors des précédentes soirées, la question des personnes qui souhaiteraient ou auraient besoin de se stationner devant les commerces est revenue comme un leitmotiv. Or, dans les faits, il arrive souvent que toutes les cases de stationnement entre deux rues soient occupées, obligeant à se stationner plus loin (voir la photographie ci-dessous). Par ailleurs, il est fréquent que les clients de la rue soient amenés à fréquenter successivement plusieurs commerces pour réaliser l'intégralité des achats planifiés. Dans cette situation, le retour au véhicule entre chaque achat pour se rendre au commerce suivant se révélerait plus fastidieux que pratique.

3

https://share.polymtl.ca/alfresco/service/api/path/content;cm:content/workspace/SpacesStore/Company%20Home/Sites/chaire-de-recherche-mobilit-web/documentLibrary/publications/Notes%20de%20recherche/note_recherche_partage_voirie_mtl_2021.pdf?guest=true.

⁴ Données accessibles à <https://resultatsod.artm.quebec/>.



Figure 1: Wellington au niveau de la Librairie de Verdun (source: FD, février 2025)

Autre idée entendue à plusieurs reprises : la disparition des cases de stationnement et la piétonnisation aurait pour effet de détourner la clientèle la moins mobile vers le carrefour Angrignon. Or, une fois stationné.e au carrefour Angrignon, il faut encore marcher, parfois de très longues distances, pour se rendre aux commerces : ce n'est pas pour rien que la marche dans les centres d'achat est parfois abordée comme une activité physique possible pour les aînés⁵.

Si le souci est l'accessibilité, il est nécessaire de se demander ce qu'il en est actuellement : comme en témoignent les 3 photographies ci-dessous, les commerces de la rue Wellington sont loin d'être universellement accessibles. Nous n'avons pas procédé à un relevé exhaustif, mais il s'agit là d'une configuration largement répandue

⁵ Culos-Reed SN, Stephenson L, Doyle-Baker PK, Dickinson JA. (2008). "Mall Walking as a Physical Activity Option: Results of a Pilot Project". *Canadian Journal on Aging / La Revue canadienne du vieillissement*. 27(1): 81-87.



Figure 2: 3 entrées de commerces sur Wellington (source: FD, février 2025)

La piétonnisation serait l'occasion de repenser l'accessibilité de certains commerces, par l'intégration de rampes d'accès.

Le fait de disposer des cases de stationnement devant les commerces est, pour de nombreux commerçants, un prérequis non négociable puisque, notamment pour les commerces de destination, leur clientèle proviendrait de l'extérieur de Verdun et, de surcroît, en voiture. S'il est certain qu'une partie de la clientèle vient de loin, la rue Wellington possède plusieurs stationnements, notamment le stationnement étagé sur Éthel d'une capacité de 179 places. Par ailleurs, des études dans divers contextes urbains ont montré que les commerçants auront tendance à surestimer l'usage de l'automobile par leur clientèle⁶. À l'heure actuelle, des données probantes sur la provenance des personnes qui fréquentent les commerces de la rue Wellington sont manquantes. Ce serait là une étude utile, facile à réaliser, et peu coûteuse. Notons toutefois que selon l'*Enquête origine-destination* de 2018, seuls 1,5% des déplacements provenant de l'extérieur de l'arrondissement avaient pour motif le magasinage (soit environ 500 déplacements par jour). Dans le même temps, le motif de magasinage

⁶ Source : <https://findingspress.org/article/24497-local-business-perception-vs-mobility-behavior-of-shoppers-a-survey-from-berlin>.

motivait 12,5% des déplacements internes à l'arrondissement (soit environ 4 000 déplacements journaliers)⁷.

Des environnements qui favorisent de multiples modes de déplacement

Lors de la soirée du 22 janvier une dame a interpellé les deux initiateurs du projet et a fait valoir que le projet de piétonnisation excluait de fait toute une partie de la population. Or, l'idée que la voiture individuelle serait la condition d'une ville inclusive est un présupposé qui ne repose sur aucun fondement. En effet, non seulement toutes les personnes à mobilité réduite ne possèdent pas forcément d'autos, mais en plus nous savons que le coût d'une automobile a considérablement augmenté au cours des dernières années. Le site de référence *Le guide de l'auto* titrait en février 2024 : « Posséder une voiture à Montréal coûte 65 % plus cher en 2024 qu'en 2019⁸ ». Miser exclusivement sur la voiture individuelle a donc pour effet d'exclure les ménages les plus modestes et, parmi eux, une part non négligeable d'ânés. Dans une tribune en date du 10 mai 2024, le président de l'Association québécoise des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) rappelait que 39% des ânés ne disposent que « des revenus publics fédéraux tels que la pension de vieillesse (SV) et son complément, le supplément de revenu garanti (SRG)⁹ ». Une personne âgée seule ne bénéficiant que des revenus publics de base gagne environ 21 000 \$ par année. Or, selon une étude de l'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS) il faudrait entre 30 000 \$ et 43 000 \$, selon le lieu de résidence, pour pouvoir vivre dignement au Québec.

⁷ Données accessibles à <https://resultatsod.artm.quebec/>.

⁸ Source : <https://www.guideautoweb.com/articles/73618/posseder-une-voiture-a-montreal-coute-65-pc-plus-cher-en-2024-qu-en-2019/#::~text=Accueil-„Poss%C3%A9der%20une%20voiture%20%C3%A0%20Montr%C3%A9al%20co%C3%BBte%2065%20%25%20plus,en%202024%20qu'en%202019&text=Entre%20l'essence%2C%20les%20assurances,mois%2C%20selon%20une%20r%C3%A9cente%20analyse.>

⁹ Source : <https://www.lapresse.ca/dialogue/opinions/2024-05-10/il-faut-qu-on-parle-du-revenu-des-aines.php>.

Dans un article de 2017 de la revue *Retraite et société*, 3 chercheurs de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal soulignaient que « si la mobilité est fortement tributaire des caractéristiques individuelles, les attributs du territoire ont aussi une incidence sur le potentiel de mobilité de ses habitants et sur leurs possibilités de participation sociale¹⁰ ». Ceci signifie que la mobilité est étroitement liée à l'environnement et à des dispositifs matériels qui la facilite et la favorise. La piétonnisation est donc l'occasion de réfléchir aux multiples façons de se déplacer dans la ville, ainsi qu'aux rythmes différenciés de déplacement : une personne âgée avec une marchette, un parent avec une poussette ou un adolescent ne possèdent pas la même allure : une personne adulte sans incapacité marche à une vitesse d'environ 1,5 m/s, une personne en fauteuil roulant se déplace à environ 1 m/s, et une personne utilisant un déambulateur à 0,6 m/s¹¹. Or, la configuration actuelle présente une largeur réduite - inadaptée à l'achalandage de la rue et à la cohabitation des différents publics - aggravée par la présence de nombreux obstacles, en particulier en hiver (voir la photographie ci-dessous)

¹⁰ Lord, Sébastien, Paula Negron-Poblete, et Michel Després (2017). « Vieillir chez soi dans la diversité des formes urbaines et rurales du Québec, Canada: une exploration des enjeux d'aménagement des territoires vus par leurs habitants ». *Retraite et société*. 76(1) : 44

¹¹ Source : Mémoire conjoint du Conseil des Montréalaises et de la Table des groupes de femmes de Montréal dans le cadre de la consultation sur le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, menée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), septembre 2024.



Figure 3: la rue Wellington à proximité de l'IGA (source: FD, février 2025)

Comme le montre cette photographie, l'espace praticable est considérablement réduit, à la fois par la présence du mobilier urbain (potelets de stationnement) et de la neige résiduelle.

Garantir un espace sécuritaire et accueillant à toutes et tous

Le fait d'ouvrir la rue Wellington à différents types de mobilité pose un enjeu en matière de sécurité dans les déplacements. Il est impératif que chacun.e, quel que soit son mode de déplacement, se sente en sécurité sur Wellington. Nous avons entendu, lors soirées des 22 et 28 janvier, à de multiples reprises l'idée que les cyclistes mettraient en danger les piéton.ne.s. Il serait absurde de nier que certain.e.s cyclistes ont des comportements dangereux – tout comme certain.e.s automobilistes – mais il est possible d'aménager l'espace de manière à interdire ou dissuader les personnes utilisant des vélos ou des trottinettes électriques à se déplacer à grande vitesse : par exemple en choisissant judicieusement le revêtement de sol.

Par sa conception, en particulier dans le cadre d'une infrastructure pérenne, la rue peut réduire les conflits entre les piéton.ne.s et les cyclistes. Il serait par exemple possible de déléguer à des organismes communautaires la tâche de contribuer à l'éducation citoyenne en matière de l'usage de l'espace. Rappelons enfin que ce sont les

automobiles (et celles et ceux qui les conduisent) qui représentent le principal danger pour les piétons. Un article du journal *La Presse*¹² (janvier 2023) rapportait ainsi qu'« après une accalmie liée à la pandémie, le nombre de piétons blessés lors d'accidents routiers est reparti à la hausse », en particulier dans la métropole montréalaise. Il est intéressant de noter que selon la directrice de l'organisme *Piétons Québec*, cette hausse serait liée à deux facteurs: un vieillissement de la population et des véhicules toujours plus gros. Bref, une conduite dangereuse en voiture a des conséquences plus graves qu'une conduite dangereuse à vélo, même si les deux sont condamnables.

Favoriser la convivialité

Dans un texte de 2012 intitulé « gentrification et dynamiques d'exclusion et d'inclusion sociales des aînés¹³ », quatre sociologues québécois soulignaient que de nombreuses personnes interrogées dans le cadre d'une recherche déploraient la perte de certains équipements et services (églises, salles de bingo) fortement valorisés par les personnes âgées. Il se trouve que ces lieux, aujourd'hui disparus, constituaient les seuls lieux de socialisation pour de nombreux aînés ; leur absence contribuerait, selon les auteurs, à la marginalisation des aînés dans leur propre quartier.

La piétonnisation constitue une opportunité pour réfléchir aux façons de passer d'une rue entièrement dévolue à la circulation et au stationnement automobile, à un espace favorisant les déplacements actifs, les rencontres et les interactions entre les résidents de différentes générations. Rappelons que le Plan d'action gouvernemental 2024-2020 – La fierté de vieillir¹⁴ a identifié 16 cibles propriétaires organisées autour de grandes orientations. La 3^{ème} vise à « Créer des environnements sains, sécuritaires et accueillants dans sa communauté ».

¹² <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2023-01-24/le-bilan-pieton-repart-a-la-hausse.php>.

¹³ Lavoie, Jean-Pierre; Rose, Damaris; Burns, Victoria et Covanti, Véronique (2012). *Gentrification et dynamiques d'exclusion et d'inclusion sociales des aînés : le cas de La Petite-Patrie à Montréal* In: Vieillesse et enjeux d'aménagement : regards à différentes échelles. Presses de l'Université du Québec, Québec, pp. 99-118.

¹⁴ <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/document-003734/>

En guise de conclusion, quelques recommandations

Recommandation 1

Afin de faciliter l'atteinte d'un consensus, réaliser les études permettant de déterminer les modes d'accès et origines des clientèles des différents commerces de la rue. Dans le but de pallier les possibles biais de perception sur cet aspect, cette enquête devra adopter une méthodologie permettant d'interroger directement les clients à leur sortie des commerces et ce à différents moments (journée, semaine, année).

Recommandation 2

Planifier la réalisation d'un premier aménagement pérenne de rue piétonne sur la rue Wellington sur une fraction seulement de la rue actuellement piétonne en période estivale. Cette approche "par petits pas" présentera différents avantages :

- S'adapter aux contraintes budgétaires de la Ville
- Éviter la réalisation d'un chantier de grande ampleur sur une durée de temps trop importante ;
- Formaliser un noyau piétonnier jouant par là même un rôle de place centrale, propice à la socialisation et l'animation ;
- Servir de projet pilote en vue d'une prolongation éventuelle de l'aménagement par la suite

Recommandation 3

Planifier avec soin un réaménagement d'envergure abordant l'ensemble des fonctions de la rue - logistique, sociale, commerciale, paysagère et patrimoniale - en traitant de ses différentes composantes et son organisation en l'absence de circulation et stationnement automobiles.

On abordera les questions d'éclairage public, de gestion des eaux de ruissellement et de la neige, d'accessibilité universelle, de terrasses commerciales, d'accueil événementiel, de matérialité des surfaces, de géométrie et dénivellations de la rue, de mobiliers urbains, de végétalisation, d'art public...

Cette étape pourra très utilement faire l'objet de consultation citoyenne.

Recommandation 4

Sélectionner le tronçon à piétonniser en considérant les critères suivants :

- Limiter les distances de marche en privilégiant une portion située dans la section de la rue Wellington où l'intervalle entre les rues transversales est plus réduit (à savoir : à partir de la rue de l'Église en allant vers l'ouest)
- Faciliter l'accessibilité du public en sélectionnant une portion de la rue à immédiate proximité d'un édifice de métro
- Réduire le risque d'inadaptation du mix commercial au contexte de rue piétonne en préférant une portion de rue n'accueillant que peu ou pas de commerces "de destination" et mais accueillant des restaurants, cafés ou encore des services institutionnels.

Au regard de ce qui précède, les tronçons de l'Église/Galt et Galt/Gordon nous apparaissent les plus adaptés à cette étape.

Recommandation 5

Adapter la réglementation du stationnement aux abords de la section piétonne de la rue afin de réserver certaines cases aux personnes à mobilité réduite en tout temps.