

Pour des hivers accessibles sur *La Well* piétonne

Un mémoire présenté à l'OCPM par Alexander Becker

Février 2025

Contexte

Depuis près de 26 ans, j'habite l'arrondissement de Verdun. J'y ai marché, fait du vélo et conduit. J'ai également fréquenté ses stations de métro. Je m'intéresse depuis longtemps au développement de mon quartier puisque l'urbanisme et le transport me passionnent. Cet intérêt est si fort que j'ai choisi d'en faire mon domaine d'études supérieures à Polytechnique Montréal. Ainsi, j'y complète maintenant ma maîtrise en génie civil des transports. Il est donc un privilège pour moi de déposer ce mémoire concernant la piétonnisation pérenne de la rue Wellington, une rue que je fréquente souvent autant en été qu'en hiver.

Dès la mise en place de la piétonnisation estivale de la rue Wellington, de nombreux Verdunois ont pu constater l'attrait d'une rue donnant la priorité absolue à la circulation piétonne. Sans travaux complexes et sans réaménager entièrement la rue, *La Well* devient une artère commerciale accessible où il fait bon vivre. La vie communautaire y est plus resplendissante, les activités sociales y sont plus présentes et la rue elle-même devient le cœur battant d'un arrondissement uni. Toutefois, en automne, les terrasses sont retirées, les bollards sont entreposés, et les véhicules motorisés se réapproprient la rue. Alors que les piétons se revoient relégués aux trottoirs, l'ambiance sociale et joviale disparaît soudainement, se mettant en veille jusqu'à l'été prochain. L'hiver devient donc synonyme de froid, autant sur le plan physique que communautaire. Pour quelles raisons acceptons-nous cette réalité et pourquoi devons-nous la vivre ?

L'hiver et l'été sur *La Well* sont très différents l'un de l'autre. En décembre 2024, alors que je me promenais en famille sur la rue Wellington suite à une tombée de neige, je me désolais de la difficulté que l'on éprouvait en tentant de circuler d'un commerce à l'autre sur le trottoir. Nous pourrions penser que l'hiver, le froid et la neige empêcheraient les Verdunois d'accéder à leur rue commerciale préférée, mais c'était loin d'être la réalité. Au contraire, les consommateurs potentiels s'évitaient de justesse, se bousculant sur les trottoirs tout récemment déneigés. Aux traverses piétonnes, les parents avec une poussette peinaient à descendre au niveau de la rue pour ensuite remonter au prochain trottoir. Tout le monde tentait de contourner et d'éviter les voitures qui occupaient pleinement l'espace leur étant dédié.

Accessibilité universelle

Étant une personne jeune et suffisamment habile, j'ai pu affronter les défis d'accessibilité du présent aménagement détaillés ci-haut et me déplacer à pied malgré les frustrations. Malheureusement, plusieurs personnes n'ont pas cette chance. Les personnes à mobilité réduite

sont contraintes de visiter *La Well* en automobile, se stationnant le plus proche possible du commerce qu'elles désirent fréquenter et affrontent ensuite les mêmes obstacles que tout le monde, car une fois sorti du véhicule, chacun devient inévitablement piéton. Il serait beaucoup mieux, à mon avis, de bâtir une artère commerciale accueillante pour tous.

Il faut donc parler d'accessibilité universelle : le principe d'urbanisme par lequel un aménagement permet à tout le monde, peu importe ses capacités, d'accéder à la rue et à ses destinations. L'équité et l'inclusion doivent être les priorités en appliquant ce principe [1]. Un aménagement piétonnier sain, bien entretenu et accessible devient donc un bénéfice pour tous, et encore davantage pour les personnes à mobilité réduite. Il s'agit ensuite de créer un tel environnement en considérant les nouveaux défis liés à la piétonnisation pérenne dans un climat hivernal rigoureux comme celui du Québec. Le froid, la neige et la glace sont au cœur de la grande majorité des soucis spécifiques à la piétonnisation hivernale.

La piétonnisation estivale de la rue Wellington permet déjà une certaine accessibilité en offrant un grand espace pour se déplacer ainsi que du mobilier permettant le repos ponctuel. En hiver, le vent froid peut décourager la promenade, la neige peut accentuer l'effort nécessaire pour se déplacer et la menace de glace peut susciter la peur et un manque de confiance. Les soirées plus sombres ne font qu'accentuer les effets néfastes de ces craintes. Comment pouvons-nous imaginer *La Well* pour que tous puissent en profiter en toute confiance ?

Solutions

Avant de considérer des stratégies d'aménagement et d'accessibilité universelle, un certain pragmatisme est nécessaire. Il y aura toujours des journées d'hiver où demeurer chez soi est préférable, peu importe la qualité de notre artère commerciale favorite. Toutefois, ne nous trompons pas en pensant que la saison estivale ne présente pas ses propres défis. L'été apporte canicules, tempêtes et vents extrêmes lui aussi ! Malgré tout, *La Well* piétonne demeure un succès célébré par la grande majorité des Verdunois chaque année.

Plusieurs autres villes du monde ont déjà tenté l'aménagement de rues commerciales piétonnisées à l'année. Prenons par exemple Calgary, une ville canadienne qui reçoit beaucoup de neige en hiver elle aussi [2, 3]. L'avenue Stephen y est une rue piétonne depuis 1970, faisant preuve de plus de 50 ans de succès. Chez nous à Montréal, la piétonnisation à l'année d'un segment de la rue Sainte-Catherine est déjà un grand succès. Il ne manque pas d'exemples de ce type.

Aménagement urbain

Pour y arriver, il faut considérer un aménagement permettant de réguler la température ambiante de la rue. Montréal tente déjà d'augmenter la canopée urbaine en introduisant des arbres dans plusieurs projets de réfection des rues. En effet, une augmentation de la canopée permet de réguler la température l'été en créant de l'ombrage et en absorbant la chaleur du soleil. Il est tout à fait possible de retrouver cet effet l'hiver en considérant les besoins de la situation. Par exemple, des aménagements qui interrompent le couloir naturel formé par la rue pourraient grandement diminuer l'effet qu'aurait le vent sur le climat de l'artère. La ville d'Edmonton a également approfondi ses réflexions à ce sujet il y a dix ans. Nous pourrions tout à fait nous inspirer de leurs démarches [4]. De plus, il serait pertinent de parsemer *La Well* de foyers extérieurs comme ceux que nous retrouvons souvent dans les marchés de Noël ici-même à Montréal. Ceux-ci offriraient donc des

îlots de chaleur ponctuels à ceux qui se promènent tout en encourageant des échanges sociaux et communautaires.

La rue Wellington pourrait également être réaménagée avec l'accessibilité universelle en priorité. Puisque les véhicules ne s'y aventureraient qu'en contextes occasionnels (par exemple d'urgence et de livraison), il n'y aurait pas de nécessité de créer une division physique entre l'espace pour les piétons et l'espace pour les voitures. Toute la largeur de la chaussée serait maintenue au même niveau. Il serait donc possible de traverser la rue à tout moment, peu importe sa mobilité personnelle. Cette situation s'applique déjà à d'innombrables rues majeures et mineures en Europe. Ce type d'aménagement faciliterait aussi le déglçage et le déneigement en hiver. En gardant un corridor libre ou pouvant être rapidement libéré, les livraisons par camion ou par vélo-cargo pourraient être permises tôt le matin sans interrompre la cohésion de la rue et de la communauté qui la fréquente. Des bollards ou des clôtures rotatives telles que celles installées sur l'avenue Stephen à Calgary pourraient assurer la sécurité des piétons en tout temps. Bien sûr, du mobilier urbain sous forme de bancs, de tables, et d'aires de repos pourrait garantir la possibilité de répit peu importe la saison. Le déneigement de ces installations devrait être garanti. Bref, une *Well* piétonne pourrait être imaginée comme étant accueillante et accessible autant en période hivernale qu'estivale.

Mobilité

Il reste toutefois la question du transport. Pour débiter, j'aimerais souligner que pendant les milliers d'années précédant l'invention de l'automobile, toutes les rues étaient essentiellement des rues piétonnes à l'année. Il s'agit bien de l'automobile qui a été introduite à la chaussée comme élément perturbateur, créant donc un énorme problème de sécurité dans nos rues. Un environnement équitable, inclusif et donc universellement accessible en est, en fin de compte, un environnement sans véhicules motorisés.

La marche est un mode de transport à échelle humaine, faisant d'elle un mode intrinsèquement plus sûr et plus prévisible. L'absence d'un sentiment de danger est essentielle à l'établissement d'une rue piétonne qui est elle aussi à l'échelle humaine. Le guide global de conception de rues de la *Global Designing Cities Initiative* offre d'ailleurs un magnifique aperçu de paramètres à considérer afin d'aménager une rue saine et accessible pour les piétons (en anglais seulement) [5]. En effet, le sentiment de sécurité est primordial. L'automobile n'est ni à l'échelle humaine, ni prévisible, ni sécuritaire du point de vue du piéton. Cela dit, la voiture offre l'accessibilité à plusieurs personnes. Malheureusement, cette accessibilité se fait au détriment des autres usagers de la rue. En éliminant la voiture, il faut donc compenser la perte de sa commodité.

À court terme, une circulation à vélo à basse vitesse sur la rue Wellington piétonne pourrait être permise. De plus, la permission du vélo-cargo (et même son inclusion au sein de la flotte de BIXI) pourrait permettre aux consommateurs de se déplacer plus aisément avec leurs achats. Les vélos-cargo, ainsi que leur partage, sont de plus en plus reconnus comme ayant un grand potentiel de nous aider à atteindre nos objectifs de développement durable en contexte urbain [6]. Ces vélos-cargo sont même utilisés pour transporter des enfants dans des villes européennes telles que celles des Pays-Bas [7], offrant une balade plus amusante à nos plus jeunes amateurs de mobilité active. Des variantes du vélo-cargo opérées par des employés ou des bénévoles pourraient tout autant transporter des personnes à mobilité réduite, des individus nécessitant un petit repos

ou tout simplement des gens voulant faire un tour de vélo. Leurs effets personnels seraient aussi les bienvenus. Pensons à ce type de transport comme étant des « vélos-taxi » ! À ceux-ci peuvent s'ajouter toutes sortes de modes de transport ludiques, mais pratiques. Pourrions-nous faire usage de « mini-trains » sur pneus (ceux que nous trouvons dans certains centres d'achats, surtout au temps des fêtes) ? Ou encore, pourquoi ne pas utiliser de tout petits véhicules électriques de style « voiturettes de golf » pour transporter les personnes à mobilité réduite le long de la rue sans nuire à l'ambiance piétonne ?

Bien sûr, à long terme, nous pouvons nous permettre de rêver encore plus grand. La rue Wellington pourrait accueillir un tramway sur toute sa longueur à l'image de plusieurs rues équivalentes en Europe. Je vous invite d'ailleurs à rechercher les exemples modèles en France tels que ceux de la rue Nationale à Tours ou du Cours de l'Intendance à Bordeaux. Bref, j'encourage les personnes impliquées dans le projet à ne pas se limiter aux idées traditionnelles. Pensons au-delà de l'évident et regardons au-delà de notre cours arrière. Considérons des aménagements et des solutions innovantes, intéressantes et dignes de l'importance de notre chère artère commerciale. Faisons réellement de *La Well* la rue la plus *cool* au monde.

Références

1. LONDOÑO, G. & LOZANO, A. Universal accessibility and multimodal calm traffic on secondary streets to reduce pedestrian and vehicular conflicts. *Transportation Research Procedia* **71**, 195-202. ISSN : 2352-1465. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.075> (2023).
2. ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA. *Snowfall - Annual data for Calgary* [Accessed 06-02-2025]. <https://calgary.weatherstats.ca/charts/snow-yearly.html>.
3. ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADAS. *Snowfall - Annual data for Montréal* [Accessed 06-02-2025]. <https://montreal.weatherstats.ca/charts/snow-yearly.html>.
4. OSMAN, L. *New design standards could transform winter streets for pedestrians* (éd. CBC) [Consulté le 03-02-2025]. 2015. <https://www.cbc.ca/news/canada/edmonton/new-design-standards-could-transform-winter-streets-for-pedestrians-1.2935568>.
5. GLOBAL DESIGNING CITIES INITIATIVE. *Overview - Global Street Design Guide* (éd. ISLAND PRESS) [Accessed 05-02-2025]. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/designing-streets-people/designing-for-pedestrians/overview/>.
6. ZIMMERMANN, K. & PALGAN, Y. V. Upscaling cargo bike sharing in cities : A comparative case study. *Journal of Cleaner Production* **477**, 143774. ISSN : 0959-6526. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jclepro.2024.143774> (oct. 2024).
7. *Bakfiets.nl* [Accessed 05-02-2025]. <https://www.bakfiets.nl/en-en>.