

Introduction

Objectif du mémoire:

- Partir d'inquiétudes légitimes, mais peut-être davantage fondées sur du ressenti, des impressions, et non sur des données factuelles. C'est justement parce que ces inquiétudes sont importantes que nous pensons qu'elles doivent être fondées sur des données probantes
- Mémoire centré sur les aînés et les personnes ayant des limitations physiques car ce fut un des thèmes dominants lors des soirées précédentes. Par ailleurs, idée développée Anne-Marie Séguin (INRS-UCS): 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 » (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, p. 215).
- Participer à une conversation qui se prolongera, nous l'espérons, quelle que soit la décision de l'arrondissement. 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.

Plan: présentation des faits saillants et, dans un second temps, présentation de recommandations

Faits saillants

La question de l'accessibilité

- Des études dans divers contextes urbains ont montré que les commerçants auront tendance à surestimer l'usage de l'automobile par leur clientèle. 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 motivait 12,5% des déplacements internes à l'arrondissement (soit environ 4 000 déplacements journaliers).

- Idée que disposer de 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.
- Idée que l'on doit pouvoir stationner devant un magasin: or, dans les faits ce n'est souvent pas possible + fréquentation successive de plusieurs magasins.
- Idée également que les gens se détourneraient 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
- Si l'on veut vraiment parler d'accessibilité, il faut évoquer la présence très répandue de marches pour accéder aux magasins. La piétonnisation serait l'occasion d'installer des rampes d'accès.

Des environnements qui favorisent de multiples modes de déplacement

- Discuter l'idée que la voiture individuelle serait la condition d'une ville inclusive. Cf ce que disait une dame le 22: "avec la P vous exclut" : un présupposé qui ne repose sur aucun fondement. L'Enquête origine-destination de 2018 montrait que 37% des ménages verdunois ne possédaient pas d'automobile. Par ailleurs, 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%).

- 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 2019 ». 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'aînés.
- Importance de tenir compte des rythmes différenciés (piéton jeune, aîné, personne avec une marchette...). 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

Garantir un espace sécuritaire et accueillant à toutes et tous

- Lors des précédentes soirées, idée souvent entendue que les cyclistes mettraient en danger les piétons. On ne niera pas que certains cyclistes ont des comportements dangereux, tout comme certains 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.
- Rappelons que dans la quasi-totalité des cas, les blessures causées à des piétons sont le fait d'automobiles, avec une augmentation due au vieillissement de la population et à des automobiles toujours plus grosses.

Favoriser la convivialité

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 résident.e.s de différentes générations. Le Plan d'action gouvernemental 2024-2020 – La fierté de vieillir 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 ».

Recommandations

Recommandation 1 - Compiler des données objectives pour un consensus clair

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 - Adapter la portée de projet

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 - Exploiter le potentiel de l'espace pour maximiser les bénéfices de l'infrastructure

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 - Choisir avec soin la localisation du tronçon piétonnier

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 édicule 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 - Prévoir des mesures de mitigation

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 et aux livraisons à certaines heures.