

65

**PRÉSENTATIONS DES MÉMOIRES ET OPINIONS**

---

**MM. FRÉDÉRIC DEJEAN ET PASCAL MALLÉJAC**

**Citoyens**

70

---

**LA PRÉSIDENTE :**

75

Sans plus tarder, accueillons notre premier intervenant. Alors, monsieur Frédéric Dejean et Pascal Malléjac. Bonjour. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion et je vous aviserai lorsqu'il restera 2 minutes. Ensuite, je disposerai de 10 minutes pour vous poser des questions. Sachez que nous vous avons lu votre mémoire et nous vous écoutons. Merci.

80

**M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

Merci. Bonsoir de nous recevoir et de nous écouter. Donc, Pascal et moi, nous sommes tous les deux résidents de Verdun depuis au moins une dizaine d'années.

85

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

90

**M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

Et il se trouve qu'au cours des derniers jours, on a entendu beaucoup d'inquiétudes, beaucoup de questions concernant la piétonnisation à l'année de la rue Wellington. Et c'est pourquoi on a décidé, donc, de rédiger le mémoire que nous vous avons envoyé.

95

Alors, l'objectif du mémoire est tout d'abord de partir des inquiétudes qui ont été entendues, des inquiétudes qui nous semblent parfaitement légitimes, mais qui, en partie, nous semblent davantage fondées sur du ressenti, sur des impressions et non pas forcément sur des données

factuelles. Et c'est justement parce que ces inquiétudes nous semblent très importantes que nous pensons qu'elles doivent être d'autant plus fondées sur des données probantes.

100 Par ailleurs, nous avons décidé de centrer notre mémoire sur les personnes âgées et sur les personnes ayant des limitations physiques. Nous ne sommes pas âgés, ni Pascal ni moi, mais nous avons ressenti que c'était un enjeu de premier ordre. Et on l'a entendu à plusieurs reprises, notamment par exemple hier, je pense au témoignage de madame Grenier, qui était tout à fait saisissant.

105 Par ailleurs, en traitant des âgés, nous pensons qu'en fait, nous parlons de tout le monde. Et je vais citer ici une chercheuse de l'INRS, Anne-Marie Séguin, qui est spécialiste justement des personnes âgées, et qui soulignait dans une publication, elle écrit qu'« il est possible que des aménagements favorables aux âgés le soient aussi pour d'autres groupes d'âge. Par exemple, la prise en compte des besoins des âgés 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. » Donc, quand on parle des âgés, nous pensons que nous parlons de tout le monde.

110 Enfin, troisième élément, nous pensons qu'il est important de participer à cette conversation, et quelle que soit l'issue, quelle que soit la décision qui sera prise, nous espérons que cette conversation pourra se poursuivre. Par ailleurs, notre conviction est que ce projet de piétonnisation, et c'est ce que nous essaierons de montrer, loin d'exclure, au contraire, c'est un projet qui peut davantage inclure.

120 J'ajoute enfin que, dans le cadre de la présentation, nous allons simplement souligner des faits saillants, et nous n'avons pas intégré les belles photos que nous avons jointes au mémoire que nous avons déposé. Alors, je vais présenter les faits saillants et Pascal présentera un ensemble de recommandations.

125 Alors, premier élément, tout d'abord, c'est la question de l'accessibilité. Alors, il se trouve que dans... que plusieurs études, dans divers contextes urbains, ont montré que les commerçants vont avoir tendance à surestimer l'usage de l'automobile par leur clientèle. À l'heure actuelle, des données

130 probantes sur la provenance des personnes qui fréquentent les commerces de la rue Wellington sont encore manquantes. Ce serait là une étude facile à réaliser, et elle serait en plus peu coûteuse.

Néanmoins, nous avons quelques données statistiques qui proviennent de l'enquête Origine-Destination de 2018, et qui montraient que seul 1,5 % des déplacements provenant de l'extérieur de l'arrondissement avaient pour motif le magasinage. Et dans le même temps, le motif de magasinage motivait 12,5 % des déplacements internes à l'arrondissement.

135 L'autre idée, c'est qu'on a beaucoup entendu l'idée selon laquelle disposer de cases de stationnement devant un commerce est un prérequis non négociable, puisque, notamment pour les commerces de destination, et on en a entendu des représentations, la clientèle proviendrait principalement de l'extérieur de Verdun et de surcroît en voiture.

140 Alors, s'il est certain qu'une partie de la clientèle vient de loin, la rue Wellington possède néanmoins plusieurs stationnements, notamment le stationnement étagé sur Éthel, d'une capacité de près de 200 places. Par ailleurs, on l'avait montré dans le mémoire avec des photographies, qu'il est parfois impossible de stationner devant le magasin, et donc même en voiture, on va être obligé de se stationner parfois à un, deux, ou voire trois coins de rue.

145 Le deuxième élément que je voudrais mettre de l'avant, c'est la question des environnements qui favorisent de multiples modes de déplacement. Il s'agit pour nous ici de discuter de l'idée que la voiture individuelle serait la condition de la ville inclusive.

150 Je pense à une dame qui s'exprimait lors de la soirée du 22, elle disait aux initiateurs du projet qu'avec le projet de piétonnisation, on allait exclure une partie des résidentes et des résidents. Et à notre sens, c'est un présupposé qui ne repose sur aucun fondement. En effet, l'enquête Origine-Destination 2018 dont je parlais avait montré que 37 % des ménages verdunois ne possédaient pas d'automobile.

155 Autre élément, c'est le coût d'une automobile, qui a considérablement augmenté au cours des dernières années. Ainsi, un site de référence estimait en 2024 que : « Posséder une voiture à

160

Montréal coûte 65 % plus cher en 2024 qu'en 2019. » Donc, miser sur la voiture individuelle a donc pour effet d'exclure les ménages les plus modestes et, parmi eux, une part non négligeable d'aînés.

165

Le troisième élément, c'est la question de l'espace sécuritaire et accueillant pour toutes et tous. Au cours des dernières soirées, on a beaucoup entendu l'idée selon laquelle, en piétonnant Wellington et en l'ouvrant non seulement aux piétons, mais également aux cyclistes, on mettait en danger les piétons.

170

On ne va pas nier que certains cyclistes ont des comportements dangereux, tout comme certains automobilistes. Néanmoins, nous pensons qu'il est possible d'aménager l'espace de manière à interdire ou à dissuader les personnes utilisant des vélos ou des trottinettes électriques à se déplacer à grande vitesse.

175

Et enfin, le dernier élément, avant que je cède la parole à Pascal, c'est la question de la convivialité. On l'a entendu hier soir dans la bouche d'une personne qui s'exprimait, la crainte qu'en piétonnant, on isole davantage les personnes. Or, il nous semble que c'est exactement le contraire et c'est ce que tend à montrer la littérature scientifique disponible.

180

En effet, 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 qui favorise les développements actifs, les rencontres et les interactions entre l'ensemble des résidents de différentes générations.

185

Notons que le Plan d'action gouvernemental 2020-2024, intitulé « La fierté de vieillir », a identifié 16 cibles prioritaires organisées autour de trois grandes orientations, notamment la troisième, intitulée « Créer des environnements sains, sécuritaires et accueillants dans sa communauté ».

190

Je vais laisser la parole à Pascal.

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

195 Merci. Donc, bonsoir aussi. Oui, simplement pour revenir sur ce que tu disais, Fred, également, on avait noté un aspect important qui était qu'au niveau de l'enquête Origine-Destination, il était bien relevé qu'à Verdun, les modes actifs, donc la marche, le déplacement cycliste, représentent déjà la moitié des déplacements qui sont faits quotidiennement, alors que l'automobile ne représente qu'un tiers. Donc, c'est déjà la preuve, là, qu'il y a une grande utilisation de ces modes-là dans le quotidien des Verdunois.

200 Donc, les recommandations. Cinq recommandations pour réfléchir, aller plus loin sur cette idée de la piétonnisation à l'année. La première, évidemment, bien, ce serait justement de compiler des données et qui soient objectives, qui vont nous permettre d'aller vers un consensus qui soit clair, donc dépasser les simples perceptions.

205 Donc, Frédéric en a parlé, avec cette question justement de mieux comprendre, mieux connaître la manière dont se déplacent, dont viennent les clientèles des différents commerces, commerces de destination, commerces de proximité, afin de justement d'être capable d'avoir l'heure juste sur cette question-là, être capable de l'utiliser, cette donnée-là, en termes d'aide de prise à la décision.

210 Deuxième recommandation : adapter la portée du projet. Donc, l'idée serait probablement d'aller chercher un compromis qui passerait vers un projet peut-être plus réduit en termes d'ampleur géographique. Donc, en allant chercher à créer un premier aménagement qui utiliserait un tronçon seulement de la rue qui est actuellement piétonne durant l'été.

215 Et donc, l'idée de cette approche, ça serait, bien c'est ça, d'avoir une sorte de projet pilote, être capable justement de ne pas trop s'avancer dans une direction avant d'avoir eu un retour clair sur le fonctionnement, de s'adapter aux contraintes budgétaires...

220 **LA PRÉSIDENTE :**

Il vous reste 1 minute.

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

225 ... de la Ville. Également, d'éviter d'avoir un chantier de trop grande ampleur dont on sait qu'il pourrait nuire aussi au fonctionnement normal de la rue. Et puis, ça permettrait de formaliser, donc, un noyau piétonnier qui jouerait, donc, cet espace de socialisation, ce rôle de place centrale.

**LA PRÉSIDENTE :**

230 Il vous reste 1 minute.

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

235 Parfait. Troisième recommandation, donc, ça serait d'exploiter le potentiel de l'espace pour maximiser les bénéfices. Donc, quitte à piétonniser, donc, il y aurait une réflexion très soignée à faire sur le réaménagement du site, donc avec l'idée justement de repenser l'intégralité de l'aménagement, c'est-à-dire de rues, de trottoirs, *et caetera*, avec une réflexion poussée, là, sur la manière dont on gérait l'ensemble des dynamiques, l'ensemble des aménagements. Donc, je ne  
240 m'étends pas trop là-dessus.

Quatrième recommandation, ça serait de sélectionner finalement le ou les coins de rue qui serviraient à cette piétonnisation. Donc, pour nous, ce qui serait probablement à considérer, justement, c'est de se retrouver dans des coins de rue qui sont relativement courts, à savoir avec  
245 des transversales régulières, être proche du métro, et avoir peut-être un mix commercial dans ce tronçon-là qui ne soit pas en contradiction trop flagrante avec cette idée-là.

Donc, on pensait en priorité à des coins comme...

250 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander...

255 **M. PASCAL MALLÉJAC :**

... de l'Église et Galt.

260 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de conclure, malheureusement...

265 **M. PASCAL MALLÉJAC :**

Parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

... mais je vais vous donner l'opportunité de répondre aux questions.

270

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

Oui, donc, c'est ça. Donc, pour terminer, simplement, ça viendrait, bien sûr, avec l'idée d'avoir des mesures de mitigation, notamment en termes de stationnement, pour aider, en fait, à conjuguer, là, les besoins de tous.

275

**LA PRÉSIDENTE :**

Bon, bien, commençons exactement par ça. Qu'est-ce que vous auriez à suggérer comme mesures de mitigation?

280

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

Donc, par rapport aux préoccupations qui ont été faites, donc les mesures de mitigation que l'on pensait, bien, dans un premier temps, elles touchaient à la réglementation du stationnement aux

285

abords de la zone qui serait piétonnisée, avec l'idée, bien, de réserver certaines cases, bien, déjà aux personnes en mobilité réduite.

290 Également, ça pourrait, à certaines heures, aux livraisons, là, pour compléter l'ouverture en matinée de la rue aux livraisons, bien, on a bien entendu que ce n'était pas forcément toujours possible. Donc, une capacité de livraison aux coins de rue pourrait justement faciliter ce genre de choses, du stationnement de courte durée réservé aussi. Ce seraient des manières, justement, de trouver des solutions, là, pour les personnes qui seraient dans une mobilité automobile.

295 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Parfait. Et vous avez mentionné l'enquête *Source-Destination*. Est-ce que l'Enquête *Source-Destination* est allée plus loin à savoir d'où provenaient et où allaient les 500 personnes qui magasinait... qui venaient de l'extérieur?

300

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

Donc, au niveau de l'enquête Origine-Destination, donc là, on s'est fondé, là, sur la synthèse globale sans nécessairement avoir accès à...

305

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

310 **M. PASCAL MALLÉJAC :**

315 ... aux détails, là, du... des destinations de chacune des personnes. Donc, il faut imaginer qu'il y a une portion de la population de Verdun qui a été sondée, je pense 2 à 4 %. Et après, il y a une extrapolation, là, qui permet d'avoir un portrait global, ce qui nous permet justement de dire quand même qu'il y a des tendances lourdes, mais on ne peut pas aller très loin dans le détail. C'est pour ça que ça vaut la peine d'avoir une étude qui répond très précisément à ces questions de qui va dans quel commerce, pourquoi, comment.



**LA PRÉSIDENTE :**

320 Savez-vous si les détails de cette enquête-là étaient disponibles en ligne?

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

325 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

330 O.K. Vous parlez également de favoriser des liens sociaux et de renforcer les liens pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées ou autres. Est-ce que vous avez des options à suggérer concernant des méthodes pour favoriser les interactions?

**M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

335 Bien, ce que montre la... Bon, pour ça, j'ai été... On a regardé un peu la littérature scientifique et il y a des chercheurs qui sont... En plus, c'est des travaux québécois, donc on ne parle pas de villes aux États-Unis ou au Danemark. On a des chercheurs à l'Université de Montréal, à l'INRS, qui sont spécialistes justement de l'aménagement et des aînés et des travaux qui ont été faits dans d'autres arrondissements.

340 Je pense notamment des travaux qui ont été faits dans l'arrondissement de Rosemont et qui traitaient spécifiquement... Alors, ça date d'il y a quelques années, mais qui traitaient des effets du processus d'embourgeoisement sur les dynamiques sociales au sein de l'arrondissement et des conséquences sur les personnes aînées.

345 Et l'une des conséquences, c'était qu'il y avait des lieux de sociabilité qui avaient tendance à disparaître, et donc, à favoriser l'isolement. Et on le sait que c'est un gros enjeu. Donc, l'une des façons de faire avec la piétonnisation, ça serait d'encourager des dispositifs matériels qui favorisent la rencontre. Mais ça peut être aussi tout simplement, là, des éléments qui étaient mis de l'avant. C'était simplement pour la question de l'accessibilité.

350 On l'a vu et on le montrait avec le mémoire, avec les photographies. C'est qu'en hiver, avec la neige, si vous enlevez le mobilier urbain, si vous enlevez la neige, il reste en fait une petite bande d'à peu près 1 mètre de large pour circuler. Et que pour les personnes âgées et pour les personnes à mobilité réduite, c'est extrêmement difficile de circuler.

355 Donc, l'avantage d'une piétonnisation, c'est qu'on peut considérablement élargir l'espace sur lequel les personnes peuvent circuler, et donc favoriser, les encourager donc à sortir et rendre plus aisées les mobilités.

**LA PRÉSIDENTE :**

360 O.K. Est-ce que vous avez accès à cette étude-là et est-ce que vous pourriez nous la transmettre?

**M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

365 Alors, c'est des chapitres dans des ouvrages scientifiques. J'y ai accès, mais je ne sais pas si... Je peux me renseigner pour les transmettre.

**LA PRÉSIDENTE :**

370 O.K. Merci. O.K. Vous avez parlé dans votre rapport d'un premier aménagement pérenne ou de formaliser un noyau piétonnier. Est-ce que vous suggérez une place publique? Qu'est-ce que vous avez en tête au niveau de la taille et de l'emplacement?

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

375 Oui, effectivement, dans la recommandation, on parlait d'un à deux tronçons. On parlait des tronçons courts. On imaginait ce qui se trouvait le plus proche du métro de l'Église, là, pour les raisons qui étaient citées, et avec l'idée, justement, qu'il y a une espèce de centralité, là, qui se formalise là.

380

385

Donc, on est à mi-chemin, un petit peu, entre la place et la rue piétonne, en fin de compte, là. Il n'y a pas vraiment besoin de prendre parti dans une forme par rapport à l'autre. Mais c'est l'idée que c'est probablement un bon cœur, là, pour démarrer cette zone-là de rencontre, d'espace public, de socialisation autour, justement, de ce noyau commercial qu'est la rue Wellington.

**LA PRÉSIDENTE :**

390

O.K. Intéressant. Vous avez mentionné également qu'il y a 37 % de la population qui n'ont pas de véhicule et que 50 % des déplacements qui se font à l'interne se font à pied?

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

395

Oui, en mode actif, donc à pied et en vélo. Donc...

**LA PRÉSIDENTE :**

À pied et en vélo.

400

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

... c'est une étude qui est faite à chaque fois en fin d'automne, donc au mois de novembre. Donc, ça donne un peu l'idée, là, qu'on est sur des mobilités qui ne sont pas forcément des mobilités estivales pour autant.

405

**LA PRÉSIDENTE :**

410

O.K. Vous avez également parlé de la... de méthodes pour améliorer la cohabitation entre les piétonniers sur la rue piétonne et les cyclistes. Qu'est-ce que vous avez à suggérer?

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

415

Effectivement. Donc là, l'idée, c'est que si on pense à la rue Wellington, à la refonder quelque part en termes d'espace piétonnier, on a la capacité de réfléchir complètement différemment. Ça nous ouvre vraiment l'esprit, notamment sur des choses comme la... au niveau du revêtement de sol.

420

Donc, est-ce que c'est nécessairement de l'asphalte dans une rue piétonne? Non, ça peut être très bien des revêtements qui vont avoir tendance à dissuader justement la pratique cycliste à vitesse. Et donc, par ce fait là, justement, à encourager le fait de rouler...

425

**LA PRÉSIDENTE :**

Comme quoi?

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

430

... ou pas. Ça pourrait très bien être des types de sols qui sont, on va dire, un peu plus rugueux, qui sont moins confortables, on va dire, au déplacement cyclable.

**LA PRÉSIDENTE :**

435

O.K. Il reste 3 minutes. O.K. Outre cette suggestion de sols plus rugueux ou de sols différents, est-ce que vous avez d'autres idées pour réduire les conflits et les cyclistes qui circulent à haute vitesse?

440

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

En fait, ce qu'on proposait, parce qu'on dit, finalement, c'est : si on passait à cette étape-là, ça serait un beau problème finalement à résoudre probablement collectivement. Donc, ça serait l'occasion à nouveau d'une discussion publique, justement, sur l'aménagement de cet espace-là, que ça soit sur les conflits piétons-cyclistes, mais aussi sur quel type de mobilier, l'intégration de l'art

445

public, comment on fait en sorte, justement, d'être capable d'avoir peut-être une programmation culturelle qui est facile à accueillir à cet endroit-là.

450 Donc, il y a de multiples questions à réfléchir sur l'aménagement de cet espace-là, et puis ça serait probablement le faire de manière collective avec probablement la participation de l'ensemble des citoyens. Donc, là, l'imagination n'a pas à être limitée à ce stade-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

455 O.K. Est-ce que vous avez d'autres choses à ajouter?

**M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

460 Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup de votre témoignage.

465 **M. FRÉDÉRIC DEJEAN :**

Merci.

**M. PASCAL MALLÉJAC :**

470 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

475 Merci. Bonne soirée.