PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

VERDUN

décembre 2012

Concertation en développement social de Verdun

Comité de pilotage du projet Quartier 21

« S'engager ensemble pour un quartier plus convivial »

La Concertation en développement social de Verdun ainsi que les membres du comité de pilotage « *S'engager ensemble pour un quartier plus convivial* » tiennent à remercier l'ensemble des partenaires qui ont contribué à l'élaboration de ce document. Nous remercions également les nombreux citoyens qui ont participé aux différentes consultations et qui nous ont permis de réaliser un portrait plus en adéquation avec les réalités locales.

SOMMAIRE

REPENSER LES QUARTIERS EN FAVEUR DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES…….... Page 7

Pourquoi favoriser les déplacements actifs ?..... Page 8

Les dimensions d'un environnement bâti favorable aux déplacements actifs…… Page 11

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIALES DU PÉRIMÈTRE QUARTIER 21……..... Page 13

Le périmètre Quartier 21, en plein cœur de Verdun…….... Page 14

Les principales caractéristiques socio-démographiques…… Page 16

Un quartier favorable aux déplacements actifs…….... Page 18

… malgré des éléments de design urbain peu attrayants…….. Page 25

LES HABITUDES DE DÉPLACEMENTS ……. Page 29

Un quartier principalement résidentiel…….. Page 30

Une association transport collectif / transport actif qui fonctionne ……... Page 31

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT…….. Page 33

L'importante place allouée à l'automobile…… Page 34

Un réseau cyclable à créer…… Page 37

Une sécurisation des déplacements piétonniers à poursuivre…….…… Page 39

Une bonne desserte en transport collectif…… Page 42

Une cohabitation parfois difficile entre les différents modes de transport …….. Page 44

LES LIEUX STRATÉGIQUES ET FRÉQUENTÉS…… Page 47

Les abords des stations de métro, des secteurs stratégiques en matière de transport…… Page 48

Les abords de la station de métro Verdun…… Page 49

Les abords de la station de métro De l'Église…… Page 51

SYNTHÈSE…… Page 53

Synthèse des potentialités et freins en matière de déplacements actifs…… Page 54

BIBLIOGRAPHIE…….. Page 55

Ce portrait des déplacements a été réalisé dans le cadre du projet « *S'engager ensemble pour un quartier plus convivial* », projet porté par la Concertation en développement social de Verdun (CDSV). Il s'inscrit dans le cadre du programme Quartiers 21.

L'objectif général de ce projet est de **développer et aménager des lieux de vie conviviaux aux abords des métros Verdun et De l'Église et de favoriser leur accessibilité par le transport actif**. Il vise notamment à intervenir sur des espaces particulièrement stratégiques, les abords des stations de métro, afin de favoriser leur appropriation par les Verdunois, tout en encourageant les déplacements actifs. Un périmètre a été défini autour de ces deux stations de métro ; périmètre sur lequel nous avons concentré nos analyses et réflexions.

Le programme Quartiers 21 en quelques mots…
Quartiers 21 est un programme de la Ville de Montréal et de la Direction de Santé Publique de Montréal qui vise à soutenir l'implantation, à l'échelle locale, de projets favorisant le développement de quartiers durables. L'objectif est de mobiliser les acteurs concernés par les trois sphères du développement durable (environnementale, économique et sociale) afin de mettre en œuvre des actions concrètes qui doivent porter prioritairement sur l'environnement bâti. Il s'agit d'un programme qui s'échelonne sur 3 ans.

Un projet collectif qui regroupe de nombreux partenaires…

Un grand nombre de partenaires participent activement à la mise en œuvre du projet « *S'engager ensemble pour un quartier plus convivial* ». Sont membres du comité de pilotage du projet :

- La Concertation en développement social de Verdun, qui porte le projet,
- La Maison de l'environnement de Verdun,
- La Société de développement commercial de la Promenade Wellington,
- Action Prévention Verdun,
- Le CSSS Sud-Ouest-Verdun,
- L'arrondissement de Verdun.

D'autres organismes ont également participé plus ponctuellement à la mise en œuvre d'activités :
- L'organisme Ruban en route,
- Le Centre des femmes de Verdun,
- La Maison des familles de Verdun,
- Les comptoirs urbains Tera ter.

La Concertation en développement social de Verdun (CDSV)
La CDSV est un regroupement d'acteurs de toutes les sphères d'activités à Verdun. Ils représentent les organismes communautaires, les commissions scolaires, les institutions de santé et services sociaux, l'arrondissement de Verdun, les communautés ethnoculturelles, le milieu de la culture, la sécurité publique et civile, le milieu politique, le milieu économique et enfin, les citoyens. Sa mission est de travailler activement, en collaboration et en concertation avec les différentes instances, à l'amélioration des conditions de vie, au bien-être de la population et à l'élimination de la pauvreté en tant que projet de société.

… et qui s'appuie sur une importante démarche participative

Une démarche axée sur le développement durable doit s'appuyer sur la mobilisation de l'ensemble de la communauté, les acteurs des différentes sphères d'activités mais aussi les citoyens. Le projet repose donc sur une importante démarche de participation citoyenne qui vise à définir collectivement des priorités d'intervention et propositions d'aménagement.

Le projet se décline en trois phases :

- phase 1 : comprendre (phase diagnostic). Il s'agit de comprendre les logiques de déplacements dans le quartier, d'identifier les freins aux déplacements actifs ainsi que les potentialités.

- phase 2 : proposer (phase de propositions d'aménagement). Sur la base du diagnostic effectué, il s'agit d'élaborer des propositions concrètes d'intervention sur l'environnement bâti.

- phase 3 : réaliser (phase de réalisation des aménagements). En partenariat avec les instances compétentes en matière d'aménagement, il s'agit de réaliser certains aménagements.

Pourquoi un portrait des déplacements ?

Le portrait des déplacements vient finaliser la première phase du projet. Il a pour objectifs :

- de comprendre les logiques de déplacements dans le quartier et les habitudes des résidents,
- de mettre en lumière les potentialités du quartier en matière de déplacements actifs,
- d'identifier les lieux hospitaliers et inhospitaliers,
- d'identifier les obstacles aux déplacements actifs,
- de mettre en commun les problèmes observés et les problématiques perçues.

Il permet donc d'avoir une meilleure compréhension de la situation et apparaît comme un outil indispensable en vue d'élaborer des propositions d'aménagement adaptées aux problématiques vécues par les citoyens.

Ce portrait fait la synthèse de données statistiques, d'études et de différentes informations recueillies auprès des résidents verdunois.

L'apport des citoyens dans cette phase « diagnostic » permet d'identifier précisément certaines lacunes et certains potentiels concernant l'aménagement du quartier ; il permet de prioriser les besoins locaux réels et les lieux d'intervention. Une importante démarche de consultation a donc été entreprise lors de la *Semaine des déplacements actifs* qui a eu lieu du 17 au 23 septembre 2012. Au total, ce sont près de 400 citoyens qui ont pu donner leur avis lors des différentes activités mises en place :

- une rencontre de consultation ouverte à l'ensemble de la communauté verdunoise.
- deux marches exploratoires ; une à destination des parents avec leur poussette et une autre destinée aux femmes. Cette dernière marche s'est déroulée de nuit.
- des kiosques à la sortie des écoles primaires ainsi que sur la rue Wellington lors de la journée « *En ville sans ma voiture* ».
- des sondages auprès des parents des écoles Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et Lévis-Sauvé.
- des sondages à la sortie des stations de métro….

Pour l'élaboration de ce portrait, nous avons bénéficié du soutien du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM). Dans le cadre des projets de Quartiers verts, actifs et en santé, le CEUM a développé une expertise unique en élaborant une méthodologie participative qui porte sur l'analyse de l'environnement bâti, l'élaboration de scénarii d'aménagement en faveur des déplacements actifs et de stratégies de mise en oeuvre. Depuis 2012, le CEUM s'est engagé dans une démarche de « transfert de connaissances » visant à soutenir les communautés désireuses d'implanter des mesures en faveur des déplacements actifs.

Ce document est divisé de 6 parties :

- un brève mise en contexte du rapport entre l'environnement bâti et les déplacements actifs (1ère partie : Repenser les quartiers en faveur des piétons et cyclistes)

- une présentation des principales caractéristiques du périmètre Quartier 21 (2ème partie : Les principales caractéristiques physiques et sociales du périmètre Quartier 21)

- la description des habitudes de déplacements (3ème partie : les habitudes de déplacements)

- la description des infrastructures de transport présentes sur le périmètre Quartier 21 (4ème partie : les infrastructures de transport)

- l'analyse plus précise de deux sites stratégiques ; les abords des stations de métro (5ème partie : les lieux stratégiques et fréquentés)

- une synthèse des freins et potentialités en matière de déplacements actifs

REPENSER LES QUARTIERS EN FAVEUR DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

Pourquoi favoriser les déplacements actifs ?

Qu'est-ce que les déplacements actifs ?
Il s'agit de « *toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire* ». La marche et le vélo sont les plus communs, mais ils comprennent aussi le patin à roulettes, la trottinette, la planche à roulettes….
Vélo Québec – 2011.

Développer et aménager des quartiers plus favorables aux déplacements actifs permet d'offrir aux citoyens une alternative à l'utilisation de l'automobile. La planification des transports et l'aménagement ont en effet longtemps été principalement conçus en fonction de l'automobile, ce qui a de nombreux impacts environnementaux, sociaux, économiques et sur la santé.

Les impacts de l'aménagement et des transports

Les impacts sur l'environnement

Le transport routier a de nombreux impacts sur l'environnement. Le secteur des transports est notamment la principale source d'émission de gaz à effet de serre (GES) au Québec ; il représente 43,3% de l'ensemble des émissions. À lui seul, le transport routier est responsable de 34% des émissions[1]. Les moyens de transport routier génèrent aussi de la pollution sonore. Le bruit émis par les transports routiers, ferrovières et aériens représenteraient en effet près de 80% du bruit émis dans l'environnement[2].

Enfin, la place consacrée à l'automobile, et notamment l'importante part de la surface au sol destinée à l'automobile, pose de nombreux problèmes environnementaux. La concentration de surfaces minérales diminue en effet la proportion de surfaces végétalisés ou perméables, ce qui constitue l'une des principales causes de l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Les impacts sur la santé

Les pollutions atmosphériques et sonores ont des conséquences sur la santé. La pollution atmosphérique est par exemple responsable de nombreux problèmes de santé : maladies cadiorespiratoires, asthme, bronchites[3]... L'augmentation de la température localisée dans certaines zones urbaines (îlots de chaleur), peut également créer des troubles chez certaines personnes, notamment chez les populations les plus vulnérables (personnes atteintes de troubles chroniques, personnes âgées, jeunes enfants…).

Les rues aménagées pour favoriser la fluidité des automobiles ainsi qu'un volume trop élevé de circulation augmentent également le risque de traumatismes routiers, et notamment les accidents impliquants des piétons ou des cyclistes[4]. Les accidents de la route comptent parmi les premières causes de décès et de blessures au Québec. 62% de ces accidents ont lieu sur le réseau routier municipal[5].

Enfin, l'utilisation « abusive » de l'automobile conforte notre mode de vie de plus en plus sédentaire et « inactif ». Or, l'activité physique procure un grand nombre de bienfaits sur la santé. Elle permet par exemple de lutter contre le risque d'obésité. Chaque kilomètre de marche réduirait de 5% ce risque d'obésité.

La proportion d'enfants québécois qui marchent pour aller à l'école est passée de 80% en 1971 à 30% en 2008.
Source : Université de Montréal - 2008

Les impacts économiques et sociaux

Dans un modèle bâti autour de l'automobile, les individus qui ne peuvent pas avoir accès à un véhicule motorisé peuvent être confrontés à un problème d'exclusion sociale. Diversifier les modes de déplacement permet d'améliorer la mobilité de certaines populations ; mobilité devenue bien souvent nécessaire pour accéder à un emploi ou aux services.

---

[1] Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes (formation professionnelle de 2 jours) – Centre d'écologie urbaine de Montréal – mai 2012 d'après MDDEP – 2010.

[2] Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes (formation professionnelle de 2 jours) – Centre d'écologie urbaine de Montréal – mai 2012 d'après Héliot – 2012.

[3] Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes (formation professionnelle de 2 jours) – Centre d'écologie urbaine de Montréal – mai 2012 d'après Direction de Santé Publique de Montréal – 2006.

[4] Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes (formation professionnelle de 2 jours) – Centre d'écologie urbaine de Montréal – mai 2012.

[5] Bilan routier 2011- Société de l'assurance automobile du Québec – 2012.

Des politiques publiques qui cherchent à valoriser les déplacements actifs

Sur la base de ces constats, depuis plusieurs années, différentes politiques et plans stratégiques, qui mettent en avant la nécessité de développer des quartiers plus favorables aux déplacements actifs, ont été mis en place à différentes échelles territoriales.

À l'échelle montréalaise

Montréal a adopté plusieurs documents stratégiques qui reconnaissent le rôle primordial du transport actif en matière de qualité de vie.

Dans son Plan d'urbanisme adopté en 2004, la Ville de Montréal prévoit l'aménagement d'un espace public « *confortable, sécuritaire et accessible à tous, privilégiant les déplacements à pied et à vélo et favorisant la végétation* »[6]. La Ville prend également le parti d'offrir aux cyclistes un climat favorable et sécuritaire et des conditions adéquates de circulation pour leurs déplacements quotidiens (action 3.4.). Pour ce faire, le Plan soutient un développement urbain axé sur des milieux denses et diversifiés et sur la planification d'un réseau cyclable continu et efficace.

Le Plan de transport 2008 insiste sur l'importance de la marche et du vélo en matière de santé publique. La Ville de Montréal s'engage là encore à favoriser le transport actif[7]. Elle fait notamment le pari de devenir la « *ville cyclable par excellence* » en développant un réseau et des infrastructures de qualité, un système de vélos en libre service…. Elle identifie également certains freins à la pratique de la marche : les conflits entre les différents usagers de l'espace public, la qualité insuffisante des espaces réservés aux piétons et enfin, des aménagements urbains qui ne tiennent pas suffisamment compte des besoins et habitudes des piétons. Des interventions concrètes sont proposées afin de remédier à cette situation.

La Charte du piéton[8] fait partie des outils prévus dans le Plan de transport pour valoriser le transport actif, et notamment la marche. Cette charte doit contribuer à orienter les actions de la Ville de Montréal et des arrondissements en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons, considérer l'apport économique des piétons en aménageant différemment l'emprise publique et veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges.

> Le Plan de transport propose aussi la création de quartiers verts. Cette démarche encourage la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la « quiétude et la qualité de vie » qui leur revient.

Le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 vise quant à lui à réduire la dépendance à l'automobile afin de diminuer de 30% les émissions de GES de la collectivité montréalaise. Le développement de solutions alternatives à l'automobile (transport collectif, transport actif…) est ainsi préconisé et des mesures concrètes sont définies. L'action 13 prévoit d'aménager des quartiers durables en mettant notamment en œuvre dans les quartiers des « *mesures visant la réduction de la circulation afin de favoriser un transfert modal vers les modes de déplacements actifs et collectifs* »[9].

Enfin, le Guide d'aménagement pour un environnement sécuritaire propose un certain nombre d'interventions sur l'environnement bâti afin d'augmenter le sentiment de sécurité de la population[10]. L'aménagement de l'environnement physique a en effet un impact sur la sécurité et le sentiment de sécurité des utilisateurs des espaces publics, notamment des piétons et des cyclistes.

À l'échelle verdunoise

En 2009, l'Arrondissement de Verdun a adopté sa Politique de circulation et de stationnement[11] intitulée « *La sécurité des citoyens, notre priorité* ». Un des objectifs définis est d'encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile. Certaines interventions concrètes sont ainsi précisées : l'aménagement de nouveaux liens cyclables et multifonctionnels, l'installation accrue de supports à vélo… La nécessité d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers est également mise en avant ; certaines mesures d'apaisement de la circulation sont ainsi prévues (dégagement visuel des intersections, sécurisation des passages pour personnes…).

---

[6] Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal – Ville de Montréal – 2004.

[7] Plan de transport 2008, réinventer Montréal – Ville de Montréal – 2008.

[8] Charte du piéton – Ville de Montréal – 2006.

[9] Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010 – 2015 – Ville de Montréal – 2012.

[10] Guide d'aménagement pour un environnement sécuritaire – Ville de Montréal.

[11] Politique de circulation et de stationnement – La sécurité des citoyens, notre priorité – Arrondissement de Verdun – mai 2009.

L'objectif 14 du chapitre 24 du **Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal**, chapitre concernant l'arrondissement de Verdun, confirme également cette volonté d'augmenter la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers[12].

Enfin, plus récemment, l'arrondissement a adopté son **Plan local de développement durable**[13]. En plus de confirmer la participation de l''arrondissement de Verdun au projet Quartier 21 « *S'engager ensemble pour un quartier plus convivial* », plusieurs mesures visant l'apaisement de la circulation, le verdissement et la réduction des îlots de chaleur sont définies. Il est par exemple stipulé d'analyser systématiquement l'aménagement de la rue lors de la planification de travaux de réfection routière, pour y intégrer « *des mesures d'apaisement de la circulation, des aménagements favorisant les déplacements actifs ainsi que des mesures de verdissement* ».

Le Plan de transport invite les arrondissements à produire un Plan local des déplacements, afin notamment de « *tracer les balises nécessaires quant aux aménagements routiers, piétonniers et cyclables* ». Ces plans devront être compatibles avec les orientations du Plan de transport.
Plan de transport 2008, réinventer Montréal – Ville de Montréal – 2008.

Les déplacements actifs apportent de nombreux bénéfices, que ce soit au niveau individuel (les déplacements actifs ont un impact positif sur la santé) ou au niveau collectif (bénéfices environnementaux, socio-économiques et sanitaires). C'est notamment pour toutes ces raisons qu'un certain nombre de politiques, plans statégiques mettent en avant la nécessité de valoriser les modes de transport actif.

[12] Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, partie II, chapitre 24 : arrondissement de Verdun – Ville de Montréal, Arrondissement de Verdun – juin 2005.

[13] Plan local de développement durable – Arrondissement de Verdun – 2012.

Les dimensions d'un environnement bâti favorable aux déplacements actifs

L'environnement bâti[14] a un impact considérable sur la « marchabilité » d'un milieu. Plusieurs éléments de l'environnement bâti favorisent en effet les modes de déplacements actifs, éléments que l'on peut classer en trois dimensions : l'utilisation du sol, les infrastructures de transport et les éléments de composition urbaine.

L'utilisation du sol

Un quartier densément peuplé favorise la viabilité des commerces et services de proximité, ainsi que des infrastructures de transport en commun. Lorsqu'il est associé à la diversité des fonctions urbaines, un niveau de densité moyen à élevé favorise les déplacements actifs. La diversité réfère quant à elle au nombre d'activités ou de fonctions urbaines différentes sur un territoire. Elle suppose la présence au sein d'un même territoire de commerces, services, emplois, logements variés….

La concentration des différentes fonctions urbaines et des populations au sein d'un même territoire permet de réduire, d'une part la longueur des déplacements (par exemple, l'épicerie du quartier est plus proche de l'unité d'habitation), et, d'autre part, le nombre de trajets (par exemple, le trajet de retour à la maison permet un arrêt à l'épicerie et à la pharmacie).

De la même manière, une forme urbaine compacte et continue favorise les déplacements actifs en rendant les trajets plus courts et plus agréables. Une trame urbaine compacte correspond à une trame bâtie serrée, où il y a peu de vides. Par exemple, un quartier formé de maisons en rangée ou jumelées a une forme plus compacte qu'un quartier formé de tours d'habitations.

La combinaison des principes de densité, diversité et compacité rend possible l'aménagement de quartier « de courtes distances » et favorise donc la pratique de la marche ou du vélo.

Les infrastructures de transport

L'espace public doit également être conçu afin de favoriser les déplacements actifs. Un réseau de rues bien connectées permettra une meilleure accessibilité au lieu de destination. La connectivité du réseau est souvent associée à la perméabilité du tissu urbain[15] ; perméabilité qui facilite le transport actif en évitant d'allonger les trajets. Des cheminements piétonniers ou cyclables « efficaces », plus directs sont en effet plus propices à l'utilisation des modes de transport actif.

L'aménagement des corridors de déplacement piétons et cyclistes est également un élément particulièrement important. La présence de trottoirs suffisamment larges et bien entretenus, de pistes cyclables qui permettent aux cyclistes de circuler librement (…) sont autant de facteurs qui favorisent les déplacements actifs.

L'aménagement des réseaux de rues adaptés à la marche et au vélo et efficaces sont des conditions essentielles au développement du transport actif. Une rue principalement aménagée pour assurer la fluidité de la circulation automobille n'encouragera pas l'utilisation de modes de transport alternatifs.

Les éléments de composition urbaine

La composition urbaine correspond en quelque sorte à la personnalité d'un espace[16]. Elle contribue à l'attractivité, à la convivialité d'un espace public. Il s'agit de l'élément de l'environnement bâti le plus difficile à cerner.

D'après l'architecte Jan Gehl[17], la composition urbaine d'un espace doit répondre à un certain nombre de besoins relatifs :

- à la protection, la sécurité (protection contre les accidents et la circulation, contre les crimes et la violence et contre les expériences sensorielles désagréables…)
- à la nécessité ou au désir de marcher, de rester debout, de s'asseoir, de regarder, de parler, de jouer confortablement
- au désir de profiter des qualités esthétiques d'un lieu ou du climat (ombre, soleil…) et ainsi de faire de la pratique de la marche une expérience agréable.

[14] L'environnement bâti comprend tous les éléments constituants de l'environnement physique construits par l'homme.

[15] Un tissu urbain perméable signifie qu'il est facile à traverser et évite les détours.

[16] L'aménagement et l'écomobilité ; guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable - Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire – 2011.

[17] Pour des villes à échelle humaine - Jan Gehl – 2012.

Ces différents critères, qui font de l'espace public un milieu de vie attractif, renvoient à la notion de design urbain, qui reprend des éléments relatifs aux aménagements paysagers, au mobilier urbain, à la qualité architecturale…

À l'échelle d'un quartier, divers facteurs influencent les comportements de déplacement et jouent donc un rôle dans les choix modaux des citoyens. Pris isolément, ces éléments auront souvent un effet limité sur ces choix. Par contre, l'effet cumulatif de ces éléments aura une influence considérable.

L'environnement bâti jour donc un rôle essentiel dans les choix modaux des citoyens. Un individu qui n'aime pas marcher mais qui vit dans un environnement favorable à la marche optera davantage pour ce mode de déplacement. Inversement, un individu qui aime marcher mais qui habite dans un quartier inadapté aux déplacements actifs utilisera plus fréquemment son automobile.

Un milieu favorable aux déplacements actifs est un milieu doté d'une grande accessibilité ; il s'agit donc d'un milieu qui est aménagé de façon à permettre l'utilisation de différents modes de déplacement comme la marche, le vélo… L'idée n'est pas d'exclure la voiture mais de favoriser les modes de transport actifs et collectifs dont les bienfaits sociaux, environnementaux et sur la santé sont largement reconnus. Il s'agit d'intervenir sur les composantes de l'environnement bâti en repensant la hiérarchie des usagers à prioriser.

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES ET SOCIALES DU PÉRIMÈTRE

Le périmètre Quartier 21, en plein cœur de Verdun

Verdun, un quartier enclavé…

Situé au sud-ouest de l'île de Montréal, l'arrondissement de Verdun couvre une superficie de 9,8 km², pour une population de 66 080 habitants[18].

Verdun est composé de trois quartiers, qui présentent des caractéristiques très contrastées :

- le quartier Wellington-De l'Église, considéré comme le centre-ville, qui regroupe 29 310 habitants et concentre une bonne part des indicateurs de défavorisation.

- le quartier de l'île-des-Sœurs, quartier excentré et insulaire qui accueille une population relativement aisée et évolue « en marge » du reste de l'arrondissement.

- le quartier Desmarchais-Crawford situé au sud de l'arrondissement ; quartier intermédiaire dont les caractéristiques de la population se rapprochent sensiblement des moyennes établies pour l'ensemble de la population montréalaise.

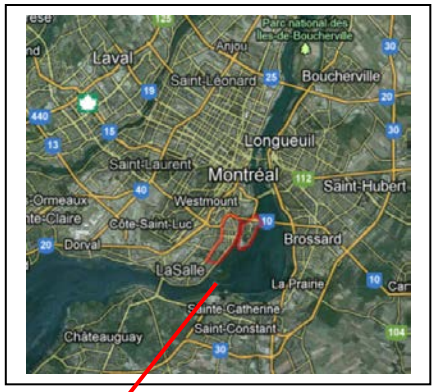
Verdun est bordé au nord par l'autoroute 15, à l'ouest par le canal de l'Aqueduc et à l'est par le fleuve Saint-Laurent. Ces barrières naturelles ou infrastructures routières font de Verdun un arrondissement géographiquement enclavé. Au sud, l'emprise de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas coupe également le quartier Desmarchais-Crawford en deux.

La présence de ces barrières limite l'accessibilité au quartier, que ce soit en véhicule motorisé ou en transport actif.

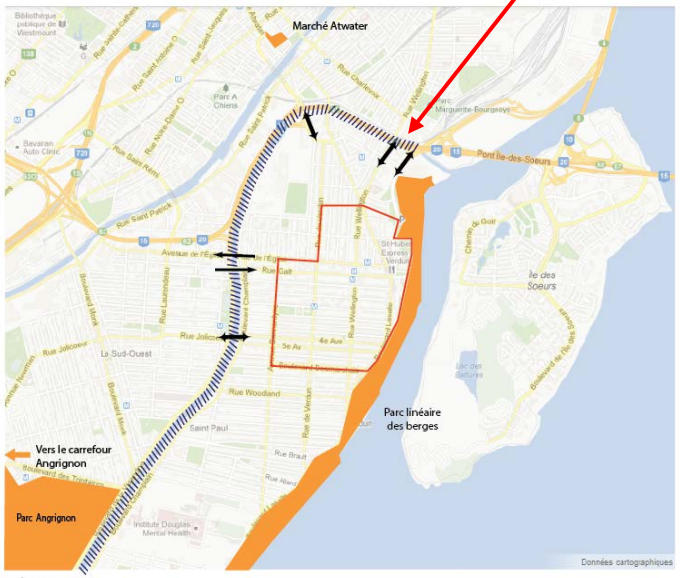
L'arrondissement de Verdun est connecté à l'A15 par la sortie Wellington et la sortie de La Vérendrye. L'île–des-Sœurs est également connectée à l'A15.

Certains pôles d'attraction bordent le territoire de Verdun :

- le parc linéaire longeant les berges du Saint-Laurent et qui mène jusqu'aux Rapides de Lachine,
- le parc Angrignon,
- le marché Atwater,
- le Carrefour Angrignon, accessible en automobile en moins de 10 minutes.



Le périmètre Quartier 21
Réalisation : CDSV.



LÉGENDE

- Perimètre *Quartier 21* de Verdun
- Coupures urbaines
- Lieux d'intéret situés en périphérie
- Principaux points d'accès

500 mètres

[18] Recensement 2006 – Statistique Canada.

…mais qui bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun

L'arrondissement de Verdun est particulièrement bien desservi en transport en commun[19]. La ligne verte du métro traverse le quartier Wellington – De l'Église. Trois stations se trouvent sur son territoire (Lasalle, De l'Église et Verdun) et une quatrième, la station Jolicoeur, est située à proximité, à la limite de l'arrondissement Sud-Ouest. De la station De l'Église, la station Lionel-Groulx est accessible en 5 minutes alors que la station Berri-UQAM l'est en 12 minutes.

L'arrondissement bénéficie également d'un réseau de lignes d'autobus assez conséquent. Les résidents verdunois peuvent en effet compter sur 13 lignes d'autobus[20], dont certaines desservent directement le centre-ville de Montréal.

Le périmètre Quartier 21, en plein cœur de Verdun

Le périmètre Quartier 21 est situé en plein cœur du quartier Wellington – De l'Église. Il est bordé au sud par l'avenue Desmarchais, à l'ouest par la rue Bannantyne, à l'est par le boulevard Lasalle puis par le boulevard Gaëtan-Laberge et au nord par la rue Régina puis Lafleur. Il couvre une superficie de 1,342 km^2.

Situé au cœur « historique » de l'arrondissement, on y retrouve certains éléments de centralité :

- Les stations de métro Verdun et De l'Église,
- Plusieurs bâtiments institutionnels : la mairie d'arrondissement, le CLSC de Verdun et le Centre hospitalier de Verdun,
- 3 écoles et plusieurs églises ou lieux de cultes,
- La rue Wellington qui figure comme la principale artère commerciale de l'arrondissement.

Le périmètre comprend également un secteur clairement identifié, le « secteur des avenues », situé au sud du territoire. Ce secteur est souvent considéré par les Verdunois comme « à part », du fait notamment de sa morphologie (trame urbaine très serrée, bâtiments collés, rues plus étroites…) et de l'image relativement négative qu'il traîne.

Le périmètre Quartier 21, un territoire central
Réalisation : CDSV.

Très accessible en métro, Verdun l'est beaucoup moins en véhicule motorisé ou en transport actif ; la présence de nombreuses coupures urbaines entourant l'arrondissement limite en effet son accessibilité. Cette situation géographique va cependant faciliter le développement d'une réelle vie de quartier et d'un sentiment d'appartenance propice à la création d'un milieu de vie convivial. Considéré comme le cœur historique de Verdun, le périmètre Quartier 21 concentre un certain nombre d'équipements et apparaît comme une zone vers laquelle de nombreux déplacements vont converger.

[19] Nous évoquons ici essentiellement la « terre ferme » ; l'Île-des-Sœurs est en effet beaucoup moins accessible en transport en commun.

[20] Verdun, portrait de la mobilité, des investissements et de l'offre de transport – Société de Transport de Montréal - 2012

Les principales caractéristiques socio-démographiques

Le périmètre Quartier 21 concentre sur son territoire 20 375 habitants[21], ce qui représente approximativement 30% de la population verdunoise. Il présente globalement les mêmes caractéristiques démographiques et sociales que le quartier Wellington-De l'Église dans lequel il se situe.

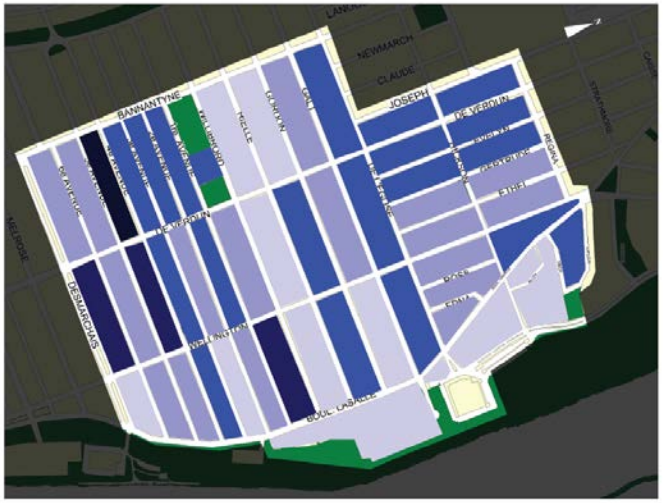
Les jeunes âgés de moins de 15 ans sont également légèrement sous-représentés. Sur le périmètre Quartier 21, ils représentent 13,4% de la population (Montréal : 15,1%). À l'opposé, la proportion des jeunes adultes (population âgée de 20 à 29 ans) est supérieure à la moyenne montréalaise (20,6% sur le périmètre contre 16,2% à l'échelle montréalaise).

Cette légère sur-représentation des jeunes adultes peut être corrélée à la faible proportion de familles avec enfants. Elles représentent en effet 57,8% de l'ensemble des familles (Montréal 62,8%). Le nombre moyen d'enfants par famille est de 1,48 (Montréal : 1,7).

Ce secteur se caractérise notamment par une sous-représentation des aînés et des jeunes âgés de 15 ans et moins. En effet, la proportion des résidents de 50 ans et plus est de 27,4%, ce qui est en-deçà de la moyenne montréalaise (32%). Pour les personnes âgées de 65 ans et plus, elle est de 11,3% (Montréal : 15,2% - Verdun : 14,8%).

Concentration des personnes âgées de 15 ans et moins

Source : Collectif Quartier d'après Recensement 2006 – Statistique Canada. Réalisation : CDSV.

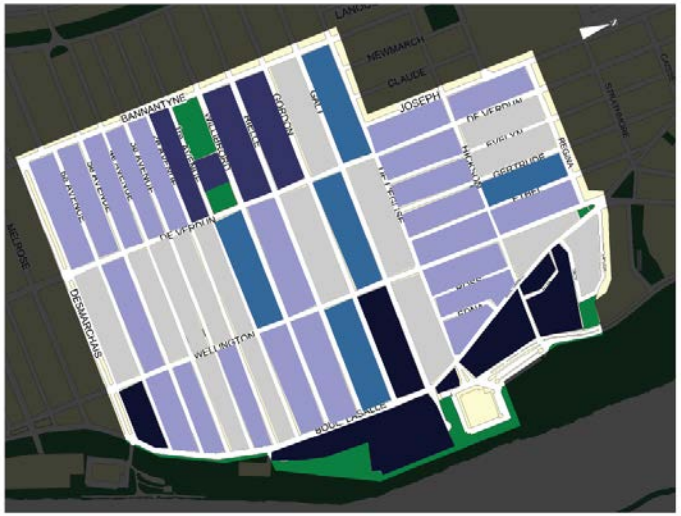


LÉGENDE
Proportion des personnes de moins de 15 ans (%)

- 0 à 11 %
- 11 à 14 %
- 14 à 17 %
- 17 à 20 %
- 20 à 39,3%

Concentration des personnes âgées de 65 ans et plus

Source : Collectif Quartier d'après Recensement 2006 – Statistique Canada . Réalisation :CDSV.



LÉGENDE
Proportion de personnes de 65 ans et plus (%)

- 0 à 8 %
- 8 à 12 %
- 12 à 15 %
- 15 à 19 %
- 19 à 98,8 %

[21] Pour l'ensemble de cette partie : Données : Recensement 2006 – Statistique Canada.

Un secteur considéré comme défavorisé

La population de ce secteur présente des signes inquiétants de défavorisation sociale et économique. Au regard de l'indice Pampalon de défavorisation, le périmètre Quartier 21 est considéré comme défavorisé voire très défavorisé. Le secteur compris entre les rues De Verdun et Bannantyne est particulièrement préoccupant.

L'indice Pampalon de défavorisation de la Ville de Montréal qualifie la défavorisation économique et sociale en s'appuyant sur plusieurs critères : le pourcentage de familles monoparentales, le pourcentage de personnes seules, le pourcentage de personnes séparées, divorcées ou veuves, le revenu moyen des ménages, le taux de chômage et le pourcentage de personnes sans diplôme d'études secondaires.

Le taux de chômage des personnes âgées de 15 ans et plus est, par exemple, de 11,7% (Montréal : 9,2%) tandis que le revenu moyen des personnes âgées de 15 ans et plus est de 22 105$ (Montréal : 30 117$ - Verdun : 36 411$).

D'autre part, la proportion de familles monoparentales est particulièrement élevée. Elle atteint 26,5% (Montréal : 21,8%). De plus, 46,3% des familles avec enfants sont monoparentales, ce qui est beaucoup plus élevé que sur l'ensemble de Montréal (35,1%).

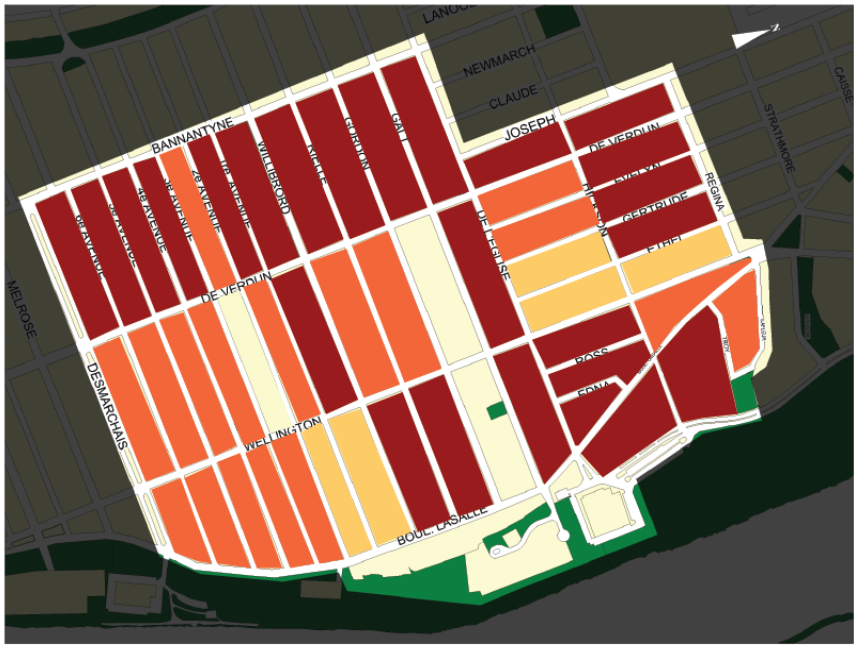
Sur les 10 270 ménages présents sur le territoire, 40,9% sont des ménages d'une seule personne, ce qui équivaut approximativement à la moyenne montréalaise (39,6%). Au total, 21% des personnes vivent seules.

Concentration de la défavorisation

D'après l'indice Pampalon de défavorisation de la Ville de Montréal

Source : Collectif Quartier d'après Recensement 2006 – Statistique Canada .

Réalisation :CDSV.



LÉGENDE

Secteurs défavorisés

- Pas défavorisé
- Peu défavorisé
- Assez défavorisé
- Très défavorisé

La forte proportion de population défavorisée sur le territoire est une caractéristique particulièrement importante à prendre en considération lors des réflexions entourant la planification des réseaux de transport. En effet, les populations les plus défavorisées doivent souvent se tourner vers les modes de transport les moins coûteux, tels que les transports collectifs et surtout la marche et le vélo. Aménager un espace public favorable aux déplacements actifs répondrait donc également à des objectifs d'inclusion sociale en favorisant la mobilité de certaines populations plus vulnérables.

Un quartier favorable aux déplacements actifs…

Un périmètre Quartier 21 très dense

Une densité élevée de population permet d'assurer la viabilité des commerces et services de proximité, ainsi que des infrastructures de transport en commun. Elle permet donc une réduction des distances de déplacements, favorable aux déplacements actifs.

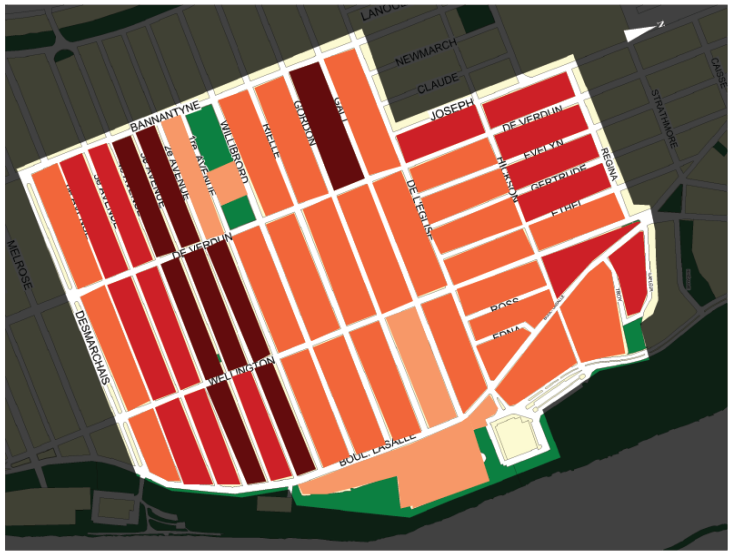
La densité de population présente sur le périmètre Quartier 21 est extrêmement élevée. On dénombre en effet environ 15 150 habitants / km², ce qui représente plus du double de la densité de l'ensemble de l'arrondissement (6 743 hab/km²)[22]. À Montréal, la densité moyenne est de 4 438 hab/km², tandis que l'arrondissement le plus dense, le Plateau Mont-Royal, a une densité de 12 429 hab/km².

Cette forte densité de population est notamment liée à la forte densité de logements. Elle est en effet de 81,3 logements / hectare sur l'ensemble du périmètre (Verdun : 33,4 log/ha). Dans le secteur des avenues, elle atteint 97,5 log/ha[23].

Une densité de population particulièrement élevée

Source : Atlas sociodémographique – Montréal en statistiques- Ville de Montréal d'après Recensement 2006 – Statistique Canada

Réalisation : CDSV



LÉGENDE

Nombre de personnes au km²

- 5 000 à 9 999
- 10 000 à 14 999
- 15 000 à 19 999
- 20 000 et plus

Verdun : 6 802 hab./km²
Montréal : 4 438 hab./km²

Les modifications apportées au Plan d'urbanisme de l'arrondissement de Verdun, adoptées le 21 février 2011, prévoient des mesures favorisant la densification de certains secteurs dans le quartier Wellington – De l'Église, en autorisant notamment la construction d'immeubles de 6 étages et plus. Au printemps 2011, des oppositions à l'approbation de 4 projets de développement résidentiel de 6 étages ont poussé l'arrondissement de Verdun à créer un comité de densification afin de connaître les motifs expliquant cette opposition, et d'élaborer les conditions gagnantes à la réalisation de tels projets.

[22] Données : Arrondissement de Verdun et Recensement 2006 – Statistique Canada.

[23] Données : Arrondissement de Verdun.

Une forme urbaine compacte

Une forme urbaine compacte favorise une utilisation optimale de l'espace. Tout comme la densité, la compacité est associée à la facilité d'accès aux commerces et services de proximité ainsi qu'aux déplacements dont le nombre et la longueur sont réduits. La compacité favorise donc les déplacements actifs en diminuant les temps de trajets.

L'aménagement et l'écomobilité, guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable – Ministère des affaires municipales, Régions et Occupation du territoire (MAMROT) – 2011.

Une densité de logements caractérisée par de moyennes hauteurs et une forte emprise au sol

Un des rares exemples de tours d'habitations sur le périmètre

La forte densité présente sur le périmètre Quartier 21 s'explique notamment par une trame urbaine très serrée. Le rapport espace bâti / terrain est particulièrement élevé : il est en moyenne de 0,51 sur l'ensemble du périmètre et atteint 0,59 dans le secteur des avenues[24].

La continuité du cadre bâti contribue également à donner au quartier Wellington – De l'Église cette forme compacte. Le quartier est en effet principalement composé de bâtiments à usage résidentiel en rangée et de faible hauteur. On retrouve en effet très peu d'habitations unifamiliales (3,3%) tandis que les logements compris dans des bâtiments de 4 étages et plus représentent seulement 3% de l'ensemble des logements du quartier Wellington – De l'Église et sont principalement concentrés à l'ouest du boulevard Lasalle (bord du fleuve)[25]. Ce secteur présente une forme beaucoup moins compacte que le reste du périmètre Quartier 21.

Une trame urbaine particulièrerment serrée dans le secteur des avenues

[24] Données : Arrondissement de Verdun – 2012.

[25] Profil statistique en habitation de l'arrondissement de Verdun – Ville de Montréal – Direction de l'habitation – Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – 2009 **d'après** Rôle d'évaluation foncière 2007, mis à jour en janvier 2009 – Ville de Montréal.

Une trame de rue propice aux déplacements internes mais des coupures urbaines qui rendent difficiles les liaisons externes

On dit d'un tissu urbain facile à traverser, qu'il est perméable. La perméabilité d'un quartier facilite les déplacements actifs en évitant d'allonger les trajets et en multipliant les options de parcours, ce qui diminue les détours et facilite l'accessibilité aux commerces et services de proximité, infrastructures de transport collectif…

Le périmètre Quartier 21 est relativement perméable ; il n'y a pas d'obstacles majeurs qui rendent sa traversée difficile. La trame urbaine est en effet de type orthogonale[26] et relativement continue, ce qui multitiplie les choix de trajets possibles. La taille des îlots est cependant assez élevée ce qui augmente le temps de déplacements de certains itinéraires. La majeure partie des îlots ont en effet une longueur de 325m, la largeur variant de 70m (secteur des avenues) à 100m.

Si la traversée du périmètre ne rencontre pas d'obstacles majeurs, la présence de barrières naturelles et d'infrastructures routières bordant l'arrondissement rend difficile la connexion avec les arrondissements limitrophes. Depuis le périmètre Quartier 21, il n'existe par exemple que deux franchissements du canal de l'Aqueduc, ce qui limite très fortement l'accès au quartier Ville-Émard-Côte-Saint-Paul. À noter également que ces points d'accès, conçus avant tout pour les véhicules motorisés, sont particulièrement inhospitaliers pour les piétons et cyclistes.

La trame urbaine favorise donc les déplacements dans le quartier (déplacements internes) mais la présence de nombreuses barrières entourant le quartier rend difficile les liaisons externes. La limitation du nombre de voies d'accès concentre également une partie de la circulation sur ces voies, ce qui peut avoir un impact en matière de sécurité.

Les points d'accès au quartier doivent faire l'objet d'une attention particulière, notamment en matière d'aménagements sécuritaires. Il s'agit en effet de passages obligés pour entrer ou sortir du quartier.

Le canal de l'Aqueduc, une véritable coupure urbaine

[26] Une trame urbaine orthogonale signifie que les rues se croisent majoritairement à angle droit.

Une diversité des fonctions et des pôles de fréquentation

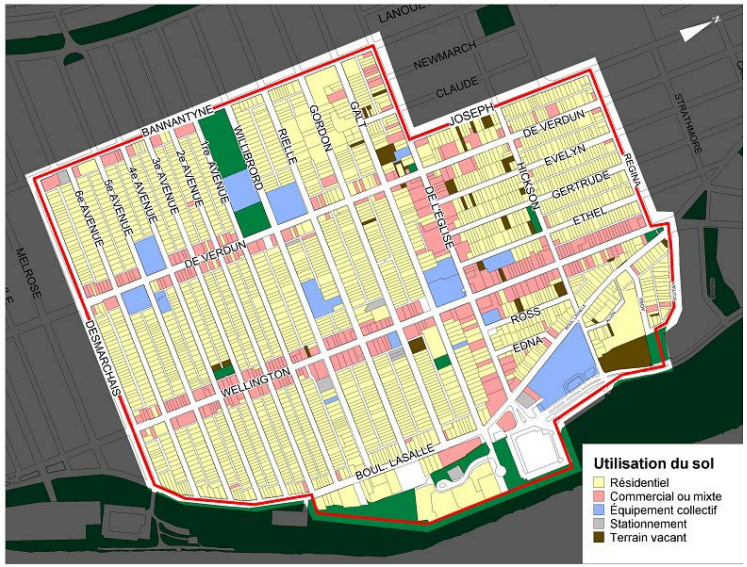
La diversité des usages correspond à la relative proximité des fonctions urbaines : résidentielles, commerciales et de services… Elle permet de réduire la longueur et le nombre de déplacements et favorise donc les déplacements actifs. En effet, l'éloignement des fonctions urbaines rend l'utilisation de la voiture « indispensable ».

Un périmètre Quartier 21 principalement résidentiel

Verdun est un quartier avant tout résidentiel. D'après la carte des affectations principales du règlement de zonage de l'arrondissement, 55% de la superficie du territoire est consacrée à la fonction résidentielle. Concernant le périmètre Quartier 21, elle représente 82%[27]. En comparaison, sur l'île de Montréal, l'usage résidentiel ne représente que 38%.

Le parc de logements est principalement occupé par des ménages locataires. Sur l'ensemble du quartier Wellington – De l'Église, ils représentent 79,1% des ménages (Montréal 65,6% - Verdun : 67,3%)[28]. Cette proportion tend cependant à diminuer (en 2001, 82,1% des ménages étaient locataires) ; le nombre de ménages locataires augmentant moins rapidement que le nombre de propriétaires. Ce rééquilibrage est notamment dû aux nombreuses transformations de logements locatifs en condominium[29] et aux projets de construction qui ont vu le jour ces dernières années.

Un quartier principalement résidentiel
Réalisation : Arrondissement de Verdun



Bien qu'il n'y ait plus énormément de disponibilités foncières, plusieurs projets de développement sont encore prévus sur le périmètre Quartier 21 ou à proximité immédiate. Sur le boulevard Gaëtan Laberge, 2 bâtiments, regroupant environ 300 logements au total, devraient voir le jour. Le secteur Dupuis-Hickson devrait également faire l'objet d'une requalification[30]. D'autres projets, de plus faible envergure, sont également planifiés.

La transformation de logements en condominium est sujette à de nombreuses contestations, tant l'offre de logements locatifs à faible coût et l'offre de logements sociaux ne sont pas suffisantes dans un secteur particulièrement défavorisé. Sur le périmètre Quartier 21, on dénombre environ 770 logements sociaux[31], ce qui représente 7% des logements, dans un quartier où près de 38% des ménages consacre plus de 30% de leur revenu pour se loger[32]. Deux projets regroupant au total 174 logements sont cependant en cours de construction et devraient être livrés très prochainement. Depuis 2006, seul un projet de 28 unités avait été réalisé sur l'ensemble de l'arrondissement.

Principalement résidentiel, l'arrondissement de Verdun ne dispose pas d'un bassin d'emplois très conséquent. Il comptait en effet 16 390 emplois sur son territoire en 2006 (estimation en 2010 : 18 371

---

[27] Données : Arrondissement de Verdun d'après : Annexe B du règlement de zonage – Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – Ville de Montréal – arrondissement de Verdun.

[28] Profil statistique en habitation de l'arrondisement de Verdun – Ville de Montréal – Direction de l'habitation – service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – 2009 d'après : Rôle de l'évaluaton foncière 2007, mise à jour en janvier 2009 – Ville de Montréal.

[29] Après l'analyse des procès-verbaux des conseils d'arrondissement de Verdun, le Comité d'actions des citoyennes et citoyens de Verdun estime à 458 le nombre d'unités de logements locatifs convertis en condominium sur la période 2001 – 2010 d'après : Rapport d'activités 2012 – Comité d'actions des citoyennes et citoyens de Verdun – 2012.

[30] Le secteur Dupuis-Hickson est inscrit dans le Plan d'urbanisme de Montréal – chapitre 24 : arrondissement de Verdun, comme « secteur de planification détaillée à portée locale ». Les orientations générales sont de modifier la vocation générale du secteur et d'inciter à la démolition et à la reconstruction à des fins d'activités économiques ou d'habitation.

[31] Guide sur le logement social – 2ème édition – Comité d'actions des citoyennes et citoyens de Verdun.

[32] Portrait diagnostic sur le logement à Verdun – Table sur le logement social et la revitalisation urbaine - novembre 2010.

emplois), pour une population active de 35 165 personnes[33]. Cela signifie qu'un grand nombre de résidents verdunois quittent quotidiennement le quartier pour aller travailler ailleurs. L'emploi à Verdun est également très spécialisé puisque plus de 30% des emplois concernent le secteur des soins de la santé et d'assistance sociale.

Nombre d'emplois et population active

Arrondissement	Nombre d'emplois	Population active
Verdun	16 390	35 165
LaSalle	26 350	39 245
Sud-ouest	28 725	35 370

À noter cependant que le nombre d'emplois a augmenté très fortement entre 2001 et 2006 puisque 2 045 nouveaux emplois ont été créés à Verdun (+ 14,3%).

Plusieurs employeurs importants, tous dans le domaine de la santé et des services sociaux, sont localisés sur le périmètre Quartier 21 :

- le Centre hospitalier de Verdun sur le boulevard Lasalle (1592 employés),

- le CLSC de Verdun (407 employés) et les bureaux de l'ouest du Centre Jeunesse de Montréal (+ de 100 employés) sur la rue De l'Église.

… mais qui bénéficie d'une offre en commerces et services variée…

Le périmètre Quartier 21 est traversé par la rue Wellington qui concentre, avec la rue De l'Église, une grande partie des commerces et services de Verdun. Les rues Bannantyne, De Verdun et Lasalle accueillent également quelques commerces mais de façon plus éparse. Au total, la fonction commerciale représente 11,2% de la superficie du périmètre Quartier 21[34].

La Promenade Wellington répond principalement à une demande de proximité. Lors d'un sondage effectué en 2009 auprès des clients de la Promenade Wellington[35], 70% des répondants indiquaient habiter dans le quartier Wellington – De l'Église.

La Promenade Wellington, la principale rue commerciale de Verdun

La Promenade Wellington

La rue Wellington, et plus particulièrement la Promenade Wellington (secteur compris entre le boulevard Lasalle et la 6ème avenue), est considérée par beaucoup comme le cœur économique de Verdun. Historiquement, elle aura été l'une des artères les plus courues de l'île. Elle a cependant connu plusieurs embûches dont la dernière fut probablement la création du carrefour Angrignon qui a forcé la fermeture de nombreux commerces. Depuis quelques années, la rue Wellington fait l'objet d'une attention particulière et connaît une revitalisation caractérisée par l'apparition de nouveaux commerces : épiceries fines, restaurants, salons de thé…

D'après la « composition commerciale idéale » définie par la Fondation Rues Principales (*Fondation Rues principales – Fiche-conseil : la composition commerciale « idéale »*), en collaboration avec le Ministère du Développement Économique, de l'Innovation et de l'Exportation, la Promenade Wellington aurait une composition commerciale assez proche d'un « centre-ville en santé ». Elle est en effet composée de :

- 19,9% de commerces et services d'achats courants (« idéal » entre 10% et 15%),
- 30,9% de commerces et services d'achats semi-courants (« idéal » entre 29% et 34%),
- de 30,3% de commerces et services d'achats réfléchis (« idéal » entre 33% et 42%),
- 18,9% dans la catégorie « restaurants et divertissements » (« idéal » entre 16% et 21%). Si la sous-catégorie « restaurants » est très bien représentée, la sous-catégorie « divertissements » est au contraire très peu présente.

Classification effectuée par CDSV d'après Répertoire 2011-2012 – Société de développement commercial de la Promenade Wellington.

[33] Profil économique - Ville de Montréal – Arrondissement de Verdun – juillet 2010 d'après Recensement 2006 – Statistique Canada.

[34] Arrondissement de Verdun d'après Annexe B du règlement de zonage – Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises – Ville de Montréal – arrondissement de Verdun.

[35] Sondage effectué par interception (98 répondants) d'après Stratégie commerciale de la Promenade Wellington – Zins Beauchesne et associés, pour Promenade Wellington – juin 2009.

... et de nombreuses ressources sur son territoire

Le périmètre concentre également une importante part des ressources du quartier ; 43 % des ressources de la terre ferme[36] y sont localisées[37]. La concentration des ressources est proportionnelle à la concentration de la population sur le périmètre[38]. En plus de celles situées à l'intérieur même du périmètre Quartier 21, un grand nombre de ressources se trouvent à proximité immédiate et sont donc facilement accessibles.

En plus du CLSC de Verdun et du Centre hospitalier de Verdun, on trouve notamment :

- 3 écoles primaires qui comptent au total près de 800 élèves inscrits (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs : 245 élèves, Lévis-Sauvé : 309 élèves et Notre-Dame-de-Lourdes : 234 élèves)[39],

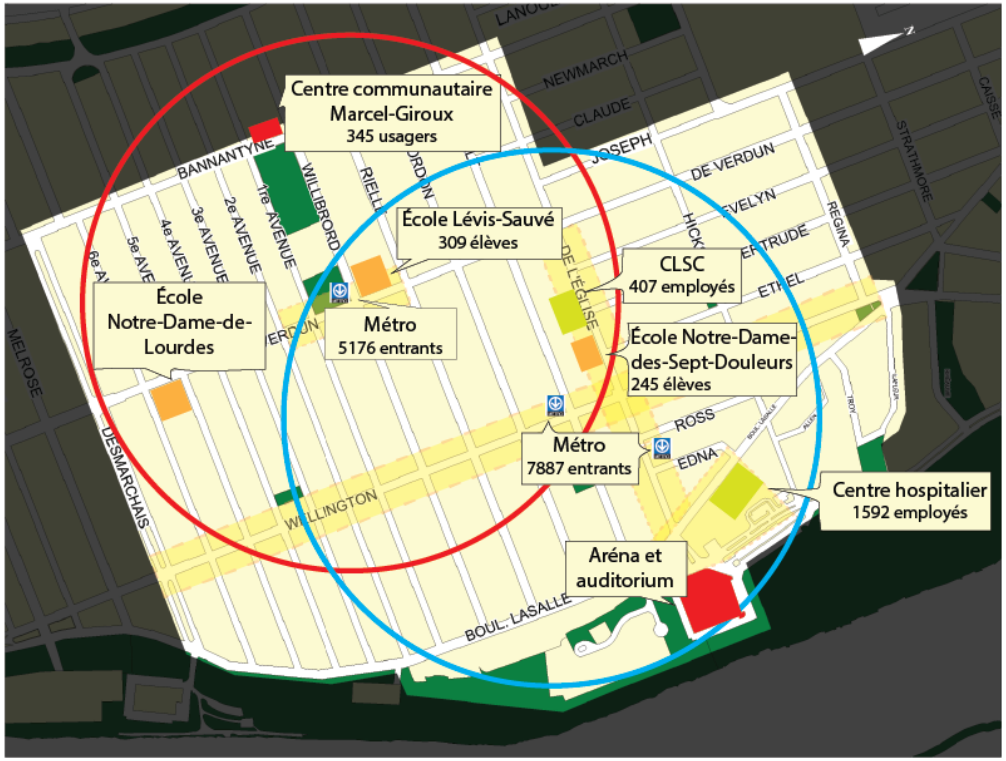
- L'Auditorium de Verdun et l'aréna Denis Savard,

- Le centre communautaire Marcel Giroux, qui comprend notamment un CPE et le centre communautaire pour aînés. Au total, en moyenne, 345 personnes fréquentent ce lieu chaque jour[40].

La diversité des commerces et services ainsi que la présence de nombreuses ressources permet une diminution du temps et du nombre de trajets. Les résidents peuvent en effet trouver sur place une large gamme de produits et services.

Les principaux pôles de fréquentation

Sources : Arrondissement de Verdun, CSSS Sud-Ouest-Verdun, Société de Transport de Montréal
Réalisation : CDSV



LÉGENDE

- Secteurs achalandés
- Employeurs importants - nombre d'employés (domaine de la santé et des services sociaux)
- Stations de métro - nombre de personnes entrant par jour normal de semaine
- Bâtiments publics - nombre d'utilisateurs moyen par jour
- Écoles primaires - nombre d'élèves
- Périmètre de 500 mètres autour de la station de métro Verdun
- Périmètre de 500 mètres autour de la station de métro De l'Église

Temps de déplacement

500 mètres +/- 6 minutes de marche (5 Km/h)

500 mètres +/- 2 minutes de vélo (15 Km/h)

---

[36] Le terme « terre ferme » renvoie aux quartier Desmarchais-Crawford et Wellington-De l'Église.

[37] Carte des ressources de l'arrondissement de Verdun – Concertation en développement social de Verdun – 2011.

[38] Le périmètre Quartier 21 concentre 41% de la population totale de la terre ferme qui est de 49 868 habitants.

[39] Classification des écoles primaires et classification des écoles secondaires selon leur indice de défavorisation – Comité de gestion de la taxe scolaire de l'île de Montréal – février 2012.

[40] Données : Arrondissement de Verdun – 2011.

Les berges du Saint-Laurent, un lieu de promenade particulièrement apprécié

Souvent qualifié de « secret bien gardé », le parc linéaire qui longe le Saint-Laurent est un endroit particulièrement apprécié. Protégeant et mettant en valeur les berges, il est devenu l'un des principaux attraits du quartier pour les Verdunois mais aussi de plus en plus pour les Montréalais venus d'autres arrondissements.

Lieu de promenade (à pied ou à vélo), de repos, de détente, il figure comme un lieu d'appartenance très fort pour les Verdunois. De nombreux résidents n'hésitent pas à mentionner leur attachement aux berges et leur fierté de disposer d'un tel endroit à proximité de chez eux.

Bien que les berges du fleuve ne soient pas localisées dans le périmètre Quartier 21, elles jouent un rôle non négligeable en matière de déplacement : de nombreux résidents s'y rendent à pied ou à vélo.

Les berges du Saint-Laurent, un lieu de détente très apprécié

Le périmètre Quartier 21 est un secteur particulièrement « marchable ». La forte densité, la diversité des commerces, services et ressources sur le territoire et la position centrale du périmètre sont autant d'éléments qui favorisent le développement d'une « vie de quartier » propice aux déplacements actifs.

… malgré des éléments de design urbain peu attrayants

La notion de design renvoie aux caractéristiques qui font de l'espace public un milieu de vie attractif. Elle peut comprendre des éléments relatifs aux aménagements paysagers, au mobilier urbain, à la qualité architecturale… Pour être propice aux déplacements actifs, un espace public doit notamment être sécuritaire, confortable et agréable.

Une répartition très inégale de la végétation

La présence de bandes plantées le long des rues, en plus de leur fonction esthétique, permet de créer un corridor visuel plus étroit qui ralentit les voitures. Elles peuvent également faire office de « zone tampon » entre l'espace piéton et la voie de circulation, ce qui augmente la sécurité des piétons.

Verdun se distingue par une forte proportion de son territoire zoné « parc et espace vert ». Le parc linéaire le long des berges du Saint-Laurent, les nombreux parcs de l'île-des-Sœurs ou encore l'important espace vert de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas contribuent à donner à Verdun une image particulièrement verte. La qualité de ces espaces verts est d'ailleurs bien souvent vantée et appréciée par les résidents verdunois.

Ces grands espaces verts sont cependant pour la plupart situés en bordure de l'arrondissement ; à l'intérieur du tissu urbain, ils se font beaucoup plus rares.

La présence de végétation le long des voies de circulation est également très contrastée. Si certaines rues sont bordées d'arbres, voire même d'un bas-côté engazonné, d'autres, notamment dans le secteur des avenues, sont très pauvres en végétation.

La forte proportion du territoire dédiée à l'automobile et le manque de couvert végétal à certains endroits font du périmètre Quartier 21 un secteur particulièrement affecté par les problèmes d'îlots de chaleur. Le secteur des avenues mais également des rues De l'Église et Galt sont particulièrement concernés.

Afin d'améliorer la situation, Nature-Action Québec et l'arrondissement de Verdun mettent en œuvre, depuis 2010, le projet « *Verdun fait sa fraîche* »[41]. L'objectif de ce projet est de réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain en augmentant le couvert végétal. Diverses activités étaient prévues sur le quartier Wellington – De l'Église :

- Réalisation d'une place fraîcheur au coin des rues De Verdun et De l'Église (en construction),
- Plantation de 450 arbres sur le domaine public,
- Plantation de 450 arbres sur des terrains privés,
- Réalisation de 5 ruelles vertes.

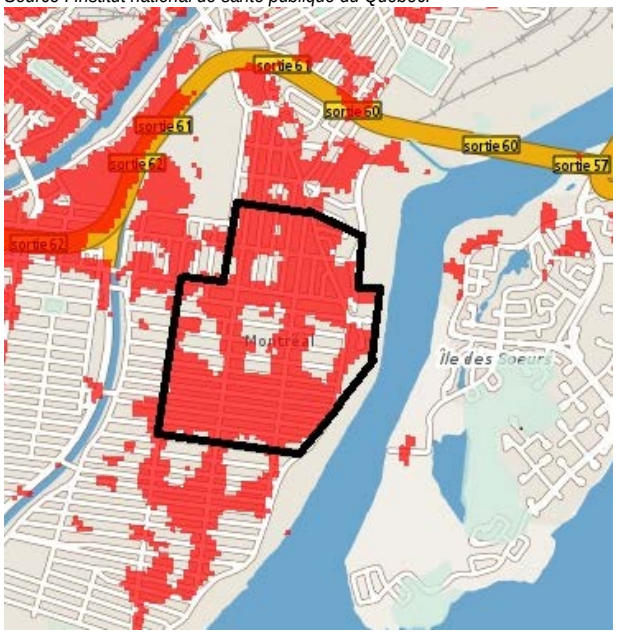
[41] Projet d'une durée de 3 ans développé dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques (PACC) – lutte aux îlots de chaleur urbains.

Le manque de verdure sur la 1ère avenue

La rue Willibrord, beaucoup plus attrayante

Un secteur concerné par le phénomène d'îlot de chaleur

Source : Institut national de santé publique du Québec.



Des espaces considérés comme peu propres et peu entretenus

La propreté de l'espace public parfois déficiente

L'entretien et la propreté du milieu (sur le domaine public et sur le domaine privé) jouent un rôle important sur le plan de la convivialité d'un lieu mais également sur celui de la sécurité. Un lieu bien entretenu envoie en effet un message clair : il est fréquenté et surveillé, ce qui peut contribuer au sentiment de sécurité des personnes qui le fréquentent.

Une répartition inégale de la végétation

Sources : Arrondissement de Verdun ET Consultations citoyennes – Semaine des déplacements actifs – septembre 2012.
Réalisation : CDSV.

LÉGENDE

- Parcs
- Ruelles vertes
- Secteurs identifiés comme faiblement végétalisés (source: consultations - Semaine des déplacements actifs - Septembre 2012)

Certains secteurs sont jugés sales et mal entretenus. La présence de poubelles en plein milieu des trottoirs le jour du ramassage des ordures ménagères est souvent pointée du doigt, non seulement en raison des désagréments sensoriels qu'elles procurent (odeur, esthétisme…) mais aussi parce qu'elles s'apparentent à de véritables obstacles pour les piétons.

La taille des poubelles publiques est également critiquée. Elles sont en effet souvent pleines et débordent. Les déchets se retrouvent alors sur le sol ce qui génère des odeurs désagréables. D'autre part, les poubelles ne sont pas toutes disposées au bon endroit.

Dans le même ordre d'idées, la concentration de mégots de cigarettes jetés par terre à certains endroits renforce cette impression de malpropreté. Les entrées des édicules de métro sont particulièrement concernées ; certaines d'entre elles étant pourtant équipées de cendriers.

Enfin, certaines ruelles sont particulièrement sales et inhospitalières pour les piétons et cyclistes. La ruelle située derrière la station de métro De l'Église est par exemple particulièrement problématique.

De nombreux obstacles pour les piétons

La ruelle derrière la station De l'Église

En plus de ces éléments constitutifs de l'espace public, la qualité des façades de certains logements, l'entretien et la propreté de nombreuses cours ou arrière-cours privées contribuent à créer un climat peu attrayant pour les piétons et cyclistes.

Si ces éléments liés à la propreté « *n'empêchent pas les citoyens de marcher* » la situation inverse pourrait leur donner davantage envie de le faire. Elle permettrait au moins de rendre leur « expérience de marche » plus agréable.

Les trottoirs de certaines rues en mauvais état

L'état du trottoir et de la chaussée renvoie notamment à la qualité du revêtement. Un bon revêtement présente une surface uniforme et dure. La présence de fissures et de différences de niveau est susceptible de faire trébucher une personne à mobilité réduite, bloquer les roues d'une poussette….

L'état des trottoirs est particulièrement problématique sur plusieurs rues. Si certaines catégories de personnes ne sont pas particulièrement sensibles à cet aspect, les personnes âgées, parents avec leur poussette ou personnes en fauteuil roulant identifient le manque d'entretien des trottoirs comme un réel frein aux déplacements[42].

Sur le périmètre, on retrouve deux types de revêtements : l'asphalte et le béton. Les trottoirs en béton sont en règle générale en bon état mais plusieurs tronçons asphaltés sont fissurés. Des trous au milieu de certains trottoirs ont également été signalés.

D'autres facteurs affectent l'uniformité de la chaussée et ont été relevés comme problématiques :

- Les grilles de protection des arbres, notamment sur la rue Wellington.

- Les couvercles en fonte de certains regards (égouts, aqueduc…) qui, lorsqu'ils sont mouillés, sont très glissants.

La qualité du revêtement, un obstacle à la marche pour les personnes à mobilité réduite

[42] Consultations citoyennes lors de la Semaine des déplacements actifs – septembre 2012.

Un sentiment d'insécurité qui freine les déplacements actifs

Se sentir en sécurité lors d'un déplacement est un élément primordial dans le choix d'un mode de transport. Plusieurs facteurs influencent le sentiment de sécurité : l'animation de l'espace public, l'éclairage, la visibilité…

Plusieurs éléments contribuent à créer un climat d'insécurité.

<u>Le manque de fréquentation et d'animation dans certaines rues</u>
Ce problème concerne notamment les rues uniquement résidentielles. De nuit, les secteurs achalandés en journée, tels que les abords des stations de métro et la rue Wellington, sont également problématiques.

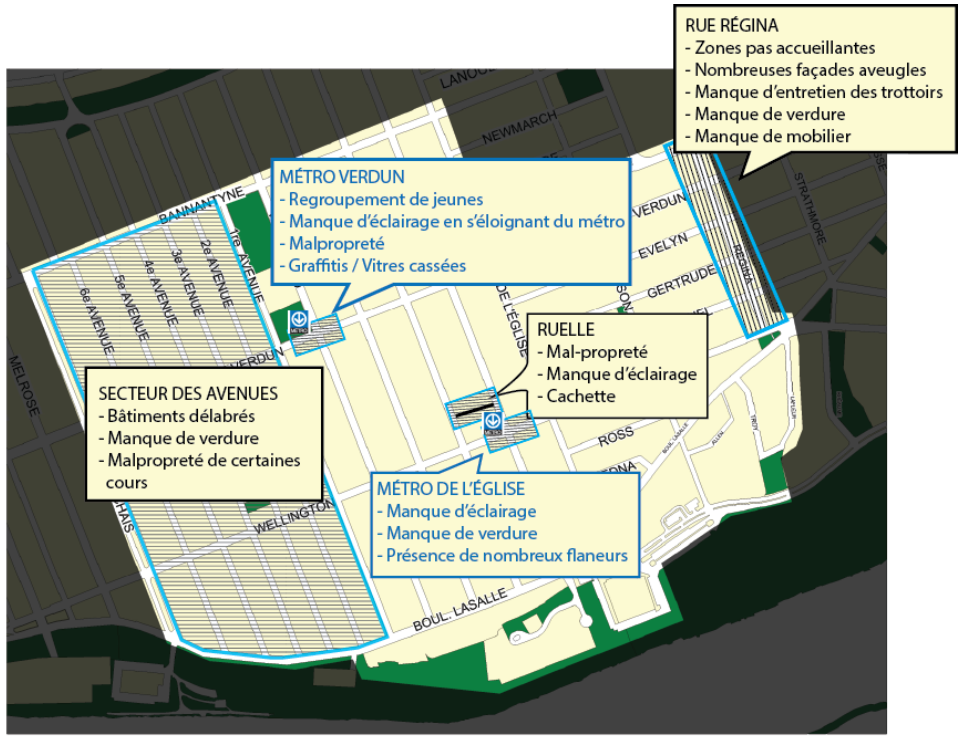
« Quand il y a du monde, ça me sécurise »
Une participante à la marche exploratoire – 20 septembre 2012

<u>Un éclairage insuffisant</u>
Le sentiment d'insécurité lié au manque d'animation en soirée et la nuit est renforcé par un éclairage insuffisant. Les rues résidentielles sont généralement éclairées d'un seul côté, l'éclairage étant souvent dirigé vers la chaussée et non vers le trottoir.

<u>La dégradation du mobilier urbain et de certains bâtiments</u>
La présence de nombreux graffitis, la dégradation des vitres des édicules de métros (notamment au métro Verdun) préoccupent également les résidents.

Le regroupement de jeunes et / ou « flâneurs » renforce également chez certaines personnes ce sentiment d'insécurité.

Les zones jugées inhospitalières
Source : consultations citoyennes – Semaine des déplacements actifs – septembre 2012
Réalisation : CDSV



LÉGENDE

Zones inhospitalières pour les piétons
(d'après: consultations citoyennes - Semaine des déplacements actifs - Septembre 2012).

Si plusieurs conditions sont réunies pour faire du périmètre Quartier 21 un secteur propice aux déplacements actifs, la qualité de certains aménagements, l'absence de végétation dans de nombreux secteurs, le manque d'entretien et le sentiment d'insécurité que cela peut entraîner semblent être de réels freins pour les piétons et les cyclistes.

LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT SUR LE PÉRIMÈTRE

Un quartier principalement résidentiel

Des résidents qui travaillent à l'extérieur de Verdun…

Verdun est un quartier résidentiel. Cette caractéristique a des conséquences sur le type de déplacements effectués sur le territoire et bien entendu sur les modes de transport utilisés.

Un grand nombre de résidents travaillent à l'extérieur de Verdun et doivent effectuer quotidiennement des trajets plus longs. En effet, 77 % des résidents qui se déplacent quoditiennement pour aller travailler le font hors de l'arrondissement[43].

Concernant le périmètre Quartier 21, le constat est le même ; que ce soit pour aller travailler ou pour étudier, les résidents se déplacent vers l'extérieur. Ainsi, selon les données de l'enquête Origine-Destination de 2008 réalisée par l'Agence Métropolitaine de Transport, 87,6% des déplacements liés au travail et qui ont pour origine le périmètre Quartier 21 sont des déplacements sortants (déplacements vers l'extérieur du périmètre) [44]. De plus, près de la moitié des déplacements entrants dans le périmètre ont pour motif un « retour au domicile » (résidents du périmètre qui rentrent chez eux).

[43] Profil sociodémographique de Verdun – Montréal en statistiques – Ville de Montréal – mai 2009 d'après Fichier des déplacements dans la région de Montréal – Enquête Origine-destination 2003 – version 03, b période automne – Traitement : Division des affaires économiques et institutionnelles – Ville de Montréal.

[44] Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a période automne.
Traitement : Arrondissement de Verdun et CDSV.

… mais qui fréquentent les commerces de proximité

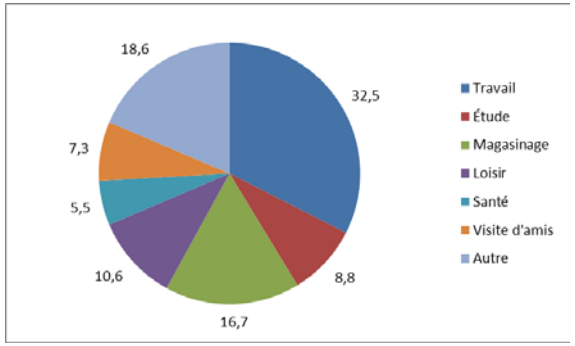
S'ils travaillent peu et étudient peu sur le périmètre Quartier 21, les résidents magasinent tout de même à proximité de chez eux. 41,8% des déplacements des résidents ayant pour motif le magasinage sont des déplacements internes au quartier.

Le périmètre Quartier 21, un lieu de convergence pour les Verdunois

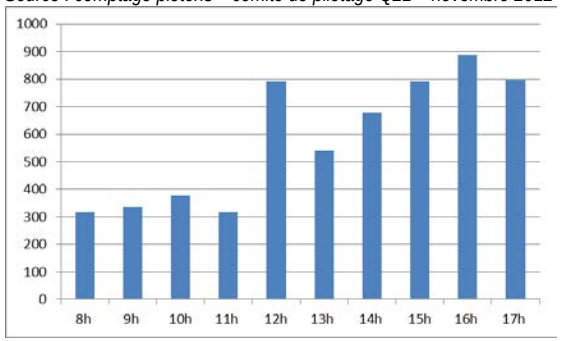
Même si le périmètre Quartier 21 n'est pas un secteur « attractif » à l'échelle montréalaise, il est considéré comme le quartier central de Verdun ; il s'agit donc d'un secteur vers lequel les Verdunois convergent, pour se rendre aux stations de métro, pour magasiner ou pour profiter des nombreux services et ressources présents sur le territoire.

Les données de l'enquête Origine-Destination nous indiquent par exemple que, si l'on exclut les déplacements pour motif de « retour au domicile », 19 161 déplacements convergent chaque jour vers le périmètre Quartier 21. Parmis ceux-ci, 32,5% sont liés au travail, 16,7% au magasinage et 10,6 % aux loisirs.

Principaux motifs des déplacements à destination du périmètre
En % de l'ensemble des déplacements à destination du périmètre.
Source : Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a période automne.
Traitement : Arrondissement de Verdun et CDSV.



Achalandage piétonnier de la rue Wellington *(entre Rielle et Willibrord)*
En nombre de piétons – jour normal de semaine.
Source : comptage piétons – comité de pilotage Q21 – novembre 2012



La Promenade Wellington est davantage fréquentée à « l'heure du lunch » et à l'heure de pointe de l'après-midi. D'une manière générale, elle est beaucoup moins achalandée le matin.

Une association transport collectif / transport actif qui fonctionne

Des habitudes pour se rendre au travail tournées vers le transport en commun et la marche

Des longs trajets propices à l'utilisation du transport en commun

Les longs trajets, notamment pour se rendre au travail, sont moins propices aux déplacements actifs. Les résidents se tournent donc vers le transport en commun et notamment le métro. Ainsi, 51,7 % de la population active occupée qui réside sur le périmètre Quartier 21 utilise le transport en commun pour aller travailler (Verdun : 38,8% et Montréal : 34,7%)[45]. Cette situation est en grande partie due à la présence de deux stations de métro sur le périmètre (ainsi que deux autres à proximité). La proportion de la population active occupée utilisant la voiture est bien inférieure aux moyennes constatées sur Verdun (52.9%) et Montréal (53.3%); elle est en effet de 37,9%.

Dans un secteur particulièrement défavorisé, on peut penser que l'augmentation du coût de l'essence et de la voiture est un facteur non négligeable dans les choix du mode de transport.

Le taux de motorisation des ménages dans le quartier Wellington – De l'Église est d'ailleurs plus faible que celui constaté dans les quartiers centraux de l'île de Montréal[46]. En moyenne, le nombre d'automobiles par ménage sur le périmètre Quartier 21 est d'en effet 0,7 (0,81 pour les quartiers centraux). 45% des ménages n'a pas de voiture.

Motorisation des ménages[47]

	Quartier Wellington – De l'Église	Quartiers centraux de l'île de Montréal
Proportion de ménages possédant une automobile ou plus	55%	61.2%
Proportion des ménages ayant		
Aucune automobile	45%	38.8%
Une automobile	43.8%	46.3%
Deux automobiles	10.3%	14.9%
Nombre moyen d'automobiles par ménage	0.7	0.81

10,1% de la population active déclare utiliser un mode de transport actif pour se rendre au travail (Montréal : 11%). Ce résultat pourrait être dû au fait qu'un grand nombre de résidents travaillent à l'extérieur de l'arrondissement et auraient donc des distances à parcourir moins propices à la marche et au vélo.

Cependant, les données de recensement indiquent uniquement le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail (mode permettant de faire la plus grande partie du trajet). Elles ne permettent pas d'obtenir de l'information sur l'utilisation de plusieurs modes.

La marche, le mode privilégié pour se rendre aux stations de métro

En effet, d'après la Société de Transport de Montréal, 85,6% des personnes qui prennent le métro à la station Verdun s'y rendent à pied. 11,3 % utilise l'autobus et seulement 2,6% leur automobile[48].

Concernant la station De l'Église, la proportion de personnes venant à pied est un peu plus faible (76,7%). Le passage de 3 lignes d'autobus devant la station fait que davantage de citoyens s'y rendent en autobus (20.9%).

À noter que la proportion de personnes se rendant au métro à vélo est assez faible.

Étant donné qu'un grand nombre de résidents verdunois utilisent le transport en commun et notamment le métro pour aller travailler et que la plupart des utilisateurs du métros se rendent aux stations à pied, l'achalandage piéton est assez important aux abords des métros durant les heures de pointe. Par exemple, entre 15h30 et 18h00, ce sont près de 2400 piétons qui circulent aux abords de la station Verdun[49]. Il s'avère donc nécessaire de sécuriser ces espaces particulièrement fréquentés par les piétons.

---

[45] Recensement 2006 – Statistique Canada.

[46] La définition de Montréal-centre, selon l'Agence métropolitaine de tranport, correspond aux secteurs suivants : Sud-ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges, Plateau-Mont-Royal, Villeray, Ahuntsic, Saint-Michel, Rosemont, Sud-Est, Mercier, Outremont, Ville Mont-Royal, Wesmount, Hampstead, Côte-Saint-Luc.

[47] Données : Arrondissement de Verdun (pour les données relatives à Verdun).

[48] Données : Société de Transport de Montréal – 2011.

[49] Comptage effectué par la comité de pilotage Quartier 21 à Verdun – novembre 2012.

Les transports actifs et l'automobile, modes de transport privilégiés pour les déplacements internes[50]

On dénombre 9 782 déplacements internes effectués quotidiennement sur le périmètre[51]. Parmi ceux-ci, 67,9% sont des déplacements actifs, ce qui représente 6 640 déplacements.

Le quart des déplacements internes est effectué en automobile.

Le transport en commun est davantage utilisé pour les trajets en provenance ou à destination de l'extérieur (seulement 16% des trajets en transport en commun sont des trajets internes au quartier) ; il représente uniquement 3,7% des déplacements internes.

Si l'on exclut les déplacements ayant pour motif un « retour au domicile », le principal motif évoqué pour les déplacements internes au périmètre est le magasinage (il représente 28% des motifs de déplacement interne au quartier).

La rue Wellington, un lieu de magasinage pour les résidents du quartier

- Part modale des déplacements actifs dans le périmètre Quartier 21 : 21,9 %
- Part modale des déplacements effectués en transport en commun dans le périmètre Quartier 21 : 33,4%
- Part modale des déplacements effectués en automobile dans le périmètre Quartier 21 : 42,6%.

Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a période automne
Traitement : Arrondissement de Verdun et CDSV

Un grand nombre de résidents marchent aux heures de pointe, non pas parce que leur lieu de travail est proche, mais plutôt pour se rendre aux stations de métro, mode de transport plus propice aux longs trajets. Le transport actif est plus adapté aux déplacements internes, que ce soit pour se rendre au métro, pour profiter des commerces et services de la rue Wellington, ou pour accompagner les enfants à l'école.

L'utilisation de l'automobile pour aller travailler est moins importante que dans beaucoup d'autres arrondissements « périphériques ». Par contre, elle est encore largement utilisée pour les déplacements internes.

[50] Les déplacements internes ou intra-périmètre correspondent aux déplacements ayant pour origine et pour destination le périmètre Quartier 21.

[51] Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a période automne.
Traitement : Arrondissement de Verdun et CDSV.

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'importante place allouée à l'automobile.

« *La conception des rues contribue grandement à la qualité et au caractère d'une collectivité puisque des rues bien conçues engendrent un milieu sûr, calme et serein, particulièrement pour les enfants.*[52] »

Des rues aménagées pour la circulation automobile

On dit d'une rue qu'elle est soit à échelle humaine, soit conçue pour l'automobile. L'échelle de la rue s'exprime souvent visuellement ; elle s'évalue notamment par le rapport entre la largeur de la rue et la hauteur des bâtiments adjacents. Elle participe à définir l'espace public. Une rue à échelle humaine et l'encadrement de l'espace public contribuent à la convivialité d'un lieu.

Le réseau routier du périmètre Quartier 21 fait 22,8 km de long, sans compter les ruelles. L'organisation du réseau est assez simple.

Les voies nord-sud sont principalement des collectrices. Il s'agit des rues Bannantyne, De Verdun, Wellington et Lasalle. Il s'agit de rues à double sens.

Mis à part les rues De l'Église et Galt qui sont aussi des collectrices, les rues orientées est-ouest sont principalement des voies de desserte locale. Elles sont majoritairement à sens unique, d'un bout à l'autre du quartier.

Comme dans la plupart des quartiers montréalais, les rues ont été conçues afin d'assurer la fluidité de la circulation automobile.

Certaines rues ont une largeur excessive. Par exemple, la rue Rielle fait 12 mètres de large, ce qui est totalement disproportionné compte tenu de sa fonction de desserte résidentielle.

Largeur de rue préconisée pour les voies de desserte résidentielle unidirectionnelle dans un secteur de haute densité : 7,5 m
(voie de circulation + stationnement des deux côtés de la rue)
Source : Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes – Vélo Québec – 2009.

Une largeur de voie trop importante peut entraîner des vitesses de circulation trop élevées et mettre en péril la sécurité des piétons. Elle crée également un environnement peu attrayant pour la marche ; la circulation des véhicules motorisés étant clairement priorisée. Enfin, une largeur de rue trop importante affecte les repères des piétons et a des impacts sur la convivialité de l'espace public.

La rue Rielle, une largeur de voie excessive

Des ruelles ouvertes à la circulation

Le périmètre Quartier 21 dispose également d'un réseau de ruelles important (environ 12 km de long). L'intégralité de ce réseau est ouvert à la circulation automobile ce qui suscite de nombreux débats entre les résidents. En effet, certains souhaiteraient que les ruelles soient fermées à la circulation, afin notamment que les enfants puissent y jouer en toute sécurité. D'autres, au contraire, utilisent leur arrière-cour pour stationner leur véhicule et sont favorables au statu quo. Certaines mesures d'apaisement de la circulation (dos-d'âne) ont été mises en place pour réduire la vitesse des automobiles dans les ruelles, notamment dans les ruelles parallèles aux collectrices. La ruelle parallèle à la rue Wellington, entre les rues Gordon et Rielle, est considérée comme particulièrement dangereuse.

[52] Conception des tracés de rues résidentielles – Le point en recherche - Société canadienne d'hypothèques et de logement – juillet 2002.

Des ruelles ouvertes à la circulation

Une circulation principalement locale

Le territoire de Verdun est en grande partie enclavé. De nombreuses barrières entourent le quartier, ce qui limite le nombre de voies d'accès. Du fait de sa situation géographique et de cet enclavement, le périmètre Quartier 21 n'est pas confronté à des problèmes majeurs de circulation de transit[53].

Le boulevard Lasalle accueille cependant plus de circulation de transit que les autres collectrices traversant le périmètre. Ce boulevard permet en effet de relier le sud de l'arrondissement de Verdun et l'arrondissement de LaSalle à l'autoroute 15. La circulation y étant plus rapide que sur les autres axes sud-nord, de nombreuses mesures d'apaisement de la circulation ont été réalisées (avancées de trottoirs). Aux heures de pointe notamment, un grand nombre d'automobilistes empruntent ce boulevard jusqu'au croisement avec la rue De l'Église, qui leur permet de rejoindre le boulevard Gaëtan Laberge puis l'autoroute 15.

[53] La circulation de transit concerne les déplacements qui ont une origine et une destination extérieur au périmètre étudié.

Un stationnement très consommateur d'espace

Le stationnement est aussi un élément de gestion des déplacements et constitue un moyen d'influencer les choix modaux de transport. L'offre de stationnement doit donc également servir de levier pour réduire l'usage de la voiture au profit des modes de transports alternatifs.

Le stationnement est en soit un sujet de préoccupations majeur pour les citoyens. Dans le périmètre Quartier 21, la superficie consacrée au stationnement est très importante. On dénombre près de 1 000 places de stationnement dans les espaces situés hors rue (parcs municipaux). La règlementation en vigueur est très diverse (zones réservées, permis, gratuité avec durée limitée, horodateurs….). En plus de ces stationnements municipaux, plusieurs stationnements destinés à certains commerces sont présents sur le territoire.

Le stationnement sur rue est permis des deux côtés sur l'ensemble du territoire. Les périodes d'interdiction sont en général d'une durée de 2 heures consécutives l'été et de 5 heures l'hiver. Cependant, dans un secteur particulièrement dense, ces possibilités de stationnement sont jugées insuffisantes par de nombreux citoyens, notamment par les résidents du secteur des avenues.

À signaler que sur certaines rues, le stationnement est payant. C'est notamment le cas sur les rues Wellington et De l'Église. Sur la rue Wellington, le stationnement n'est pas autorisé la nuit.

Le stationnement destiné aux clients d'IGA, à proximité de la rue Wellington

Achalandage automobile sur certaines voies

Source : Arrondissement de Verdun – comptages effectués en 2010, 2011 et 2012

	Voitures / jour
Rue de Verdun (entre Hickson et Régina)	6 961
Rue Wellington (entre 3ème et 4ème avenue)	6 258
Boul. Lasalle (entre Desmarchais et 6ème avenue)	8 959
Rue Galt (entre Bannantyne et Claude)	5 694

Les rues ont été principalement conçues pour l'automobile. Leur largeur ainsi que la surface consacrée au stationnement en témoignent. Une réfléxion pourrait cependant être menée, dans un quartier considéré comme « marchable », qui connaît un taux de motorisation relativement faible et qui est peu concerné par des problèmes majeurs de circulation de transit.

Les infrastructures pour les véhicules automobiles

Sources : Arrondissement de Verdun , relevés terrain – CDSV.

Réalisation CDSV

LÉGENDE

- Collectrices
- Réseau local
- Ruelle
- Stationnements municipaux
- Sens de la circulation

Un réseau cyclable à créer

Verdun possède l'une des plus belles pistes cyclables de Montréal ; la voie qui longe le Saint-Laurent est en effet particulièrement appréciée, notamment pour son caractère champêtre. Elle est d'ailleurs largement fréquentée. À titre d'exemple, le 18 septembre 2010, 2180 cyclistes ont emprunté cette piste[54]. Au total, le réseau cyclable verdunois a une longueur de 25 km. Sur la terre ferme, il fait principalement le tour de l'arrondissement : il a une fonction récréative plus qu'utilitaire.

La chaussée désignée sur la rue De Verdun

« La piste cyclable au bord du fleuve est magnifique mais c'est dommage qu'elle ne soit pas reliée à la rue Wellington »
Un participant à la consultation– 18 septembre 2012

Aucune piste cyclable ne traverse le périmètre Quartier 21. Sur la rue De Verdun, un marquage au sol indique une voie destinée aux cyclistes (chaussée désignée). Cependant, pour un grand nombre d'utilisateurs, cette signalisation n'est pas respectée par les automobilistes.

Pour traverser le quartier (déplacements nord / sud), certains cyclistes préfèrent effectuer un détour et utiliser la piste cyclable le long du fleuve plutôt que d'emprunter les rues De Verdun ou Wellington. D'autres choisissent de circuler sur les trottoirs, ce qui provoque le mécontentement des piétons. Pour les trajets est / ouest, aucune option « sécuritaire » n'existe véritablement, bien que la configuration de certaines rues (largeur des voies excessive) le permettrait.

Malgré l'absence de voies cyclables, des efforts ont été réalisés récemment pour l'installation de mobilier facilitant le stationnement des vélos. Des supports à vélos sont notamment disponibles en grand nombre à proximité de la station de métro Verdun. Sur la rue Wellington, de nombreux emplacements ont également été mis en place. Ces supports ont été positionnés sur des places de stationnement sur rue et sont « protégés ». Le positionnement des suppports directement sur la voie a l'avantage de ne pas faire obstacle aux déplacements des piétons, comme cela peut être le cas lorsque les supports sont placés sur le trottoir.

Achalandage cycliste
Nombre de cyclistes - jour normal de semaine, de 8h à 18h
Source : comptage cyclistes – comité de pilotage Q21 – novembre 2012.

[54] L'état du vélo au Québec en 2010, zoom sur Montréal – Vélo Québec – 2010.

D'autres supports sont également disponibles à proximité des lieux de fréquentation (CLSC de Verdun, Centre hospitalier de Verdun, Centre communautaire Marcel Giroux…..). Bien que des supports aient été rajoutés récemment, le nombre d'emplacements présents à la station de métro De l'Église est encore insuffisant.

Malgré ces aménagements, on constate encore énormément de vélos stationnés sur le mobilier urbain, sur les arbres ou sur les panneaux de signalisation, ce qui pourrait signifier un mauvais emplacement ou un nombre trop faible de supports.

Le périmètre Quartier 21 est desservi par 4 stations de vélos libre service BIXI. En 2011, 21 436 départs et 27 029 arrivées ont été dénombrés sur l'ensemble des stations BIXI de l'arrondissement[55].

Emplacements pour vélos situés sur une place de stationnement, sur la rue Wellington

Les infrastructures pour les cyclistes

Source : relevés terrain – CDSV.
Réalisation CDSV

LÉGENDE

- Nombre de places pour BIXI
- Supports à vélo - minimum 6
- Chaussée désignée
- Métro

Bien que possédant une piste cyclable le long du fleuve très appréciée, Verdun ne dispose pas de voie cyclable traversant son territoire. Le réseau cyclable verdunois répond parfaitement à des besoins « récréatifs » mais beaucoup moins à des besoins « utilitaires ». La traversée du périmètre d'est en ouest est d'ailleurs jugée problématique.

[55] Données : Arrondissement de Verdun.

Une sécurisation des déplacements piétonniers à poursuivre

L'aménagement de certains trottoirs peu favorable aux piétons

Un piéton occupe un espace de 0,4 à 0,6 m de largeur et requiert un espace de 0,9 m pour son confort. Un fauteuil roulant occupe un espace de 0,9 m et requiert un espace de 1,2 m pour son confort.

Sur une rue résidentielle :

Largeur de trottoir minimale recommandée : 1.5 m (libre de tout obstacle tel que le mobilier urbain, les panneaux de signalisation...)

Largeur minimale appropriée : 1,8 m pour assurer le confort des piétons lorsqu'ils se croisent.

Sur une rue plus achalandée (près des écoles, métros, rues commerciales…), la largeur préconisée est de 2 m voire 2,5 m.

Source : Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes – Vélo Québec – 2009.

Certains trottoirs ont une largeur peu adaptée aux piétons.

La largeur des trottoirs de la rue Wellington n'est par exemple pas adaptée à la fréquentation et la fonction commerciale de cette rue. La situation est particulièrement problématique aux heures de pointe ; le croisement de piétons peut en effet s'avérer parfois difficile. La situation est d'autant plus délicate aux niveaux des arrêts d'autobus où l'espace pris par les personnes attendant l'autobus peut entraver la circulation des piétons.

Certains trottoirs sont également jalonnés d'obstacles qui gênent la bonne circulation des piétons. Ces obstacles peuvent prendre la forme de poteaux électriques, de panneaux de signalisation, de bornes-fontaines…

Enfin, peu de rues bénéficient d'un espace tampon entre la chaussée et le trottoir. L'espace tampon permet de séparer les piétons et la circulation automobile, ce qui accroit la sécurité et le confort des piétons. Lorsqu'il est planté d'arbres ou engazonné, il permet également d'améliorer le paysage urbain et de resserrer le cadre visuel de la rue, ce qui incite l'automobiliste à modérer sa vitesse.

De nombreux obstacles présents sur le trottoir

L'achalandage piétonnier

Nombre de piétons - jour normal de semaine, de 8h à 18h

Source : comptage piétons – comité de pilotage Q21 – novembre 2012.

La mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation à poursuivre

Les mesures d'apaisement de la circulation (ou modération de la circulation) sont « *une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient les comportements des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la route* »

Source : Guide canadien d'aménagement des rues conviviales – Transport Canada – 1998.

Afin de sécuriser les déplacements piétons, l'arrondissement de Verdun a mis en place certaines mesures d'apaisement de la circulation. La Politique de circulation et de stationnement de l'arrondissement de Verdun insiste notamment sur l'importance d'une bonne visibilité aux intersections.

Des bandes jaunes d'une longueur de 5 m ont par exemple été marquées en bordure de trottoir afin d'interdire le stationnement à moins de 5 mètres des intersections. Cette mesure permet de dégager visuellement les intersections et donc d'améliorer la visibilité de l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes…). Elle est cependant moins efficace l'hiver, les bandes jaunes étant peu visibles en cas de neige.

Pour cette mesure, en 2011, l'arrondissement de Verdun a été lauréat du concours du Conseil Régional de l'Environnement sur les meilleures mesures d'apaisement de la circulation, dans la catégorie « *meilleur aménagement pour la sécurité des personnes les plus vulnérables* ».

Exemple de passage sécurisé sur la rue Wellington

Des avancées de trottoir ont également été réalisées (un minimum de deux avancées sont construites chaque année à Verdun). Elles permettent de réduire la longueur de traverse pour les piétons, d'améliorer la visibilité réciproque des piétons, cyclistes et conducteurs, d'inciter les automobilistes à ralentir… On dénombre au total 15 avancées de trottoirs sur le périmètre Quartier 21, dont 4 sur le boulevard Lasalle où les voitures circulent plus vite et 2 sur la rue Wellington. Ces avancées, lorsqu'elles sont accompagnées d'une traverse, sont très appréciées par les résidents, même si les automobilistes ne respectent pas toujours la priorité donnée aux piétons.

La mise en place de feux à décompte numérique à certaines intersections est également appréciée, même si le temps pour traverser est parfois jugé insuffisant. Par ailleurs, la signalisation aux intersections n'est pas uniformisée, notamment en ce qui concerne les feux de signalisation et les décomptes pour piétons. Cela peut entraîner un problème de lisibilité pour certaines personnes.

Autour des écoles Lévis-Sauvé et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, des corridors scolaires ont été mis en place par le Service de Police de la Ville de Montréal ; des brigadiers scolaires facilitent la traversée de certaines intersections et permettent donc aux enfants de se rendre à leur école de façon sécuritaire.

En mai 2009, l'arrondissement de Verdun a mis en place sa Politique de circulation et de stationnement afin de répondre aux objectifs suivants :

- Assurer la sécurité des déplacements pour l'ensemble des usagers,
- Assurer les besoins de mobilité et de fluidité optimale,
- Optimiser le stationnement dans une perspective de développement durable,
- Accorder une priorité de stationnement aux résidents,
- Favoriser la disponibilité du stationnement en zone commerciale,
- Assurer une certaine disponibilité du stationnement pour les visiteurs près des installations et bâtiments municipaux,
- Encourager l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'automobile.

Source : Politique de circulation et de stationnement – La sécurité des citoyens, notre priorité – Arrondissement de Verdun – mai 2009.

Certaines mesures concrètes ont été mises en place ces dernières années afin d'améliorer la sécurité des piétons. Les efforts doivent être poursuivis, notamment à proximité des secteurs achalandés. Une attention particulière doit également être portée à l'aménagement des trottoirs, pas toujours propices aux déplacements actifs.

Les mesures d'apaisement de la circulation

Source : relevés terrain – CDSV.

Réalisation CDSV

LÉGENDE

- Nombre de places pour BIXI
- Chaussée désignée
- Supports à vélo - minimum 6
- Métro

Une bonne desserte en transport collectif

Un réseau bien développé…

Le périmètre Quartier 21 dispose d'une bonne offre en transport en commun. Les stations Verdun et De l'Église (ligne verte) sont en effet localisées sur son territoire tandis que les stations Jolicoeur et Lasalle se trouvent à proximité. L'accès au réseau de métro est donc à moins de 10 minutes de marche pour l'ensemble des résidents du périmètre Quartier 21.

Au total, le périmètre est traversé par 5 lignes d'autobus de jour et une ligne de nuit. 2 lignes se rendent au centre-ville de Montréal, une ligne fait la liaison entre Verdun et l'arrondissement LaSalle. Seule la ligne 37 a un trajet orienté est / ouest.

Le périmètre ne bénéficie pas de lignes « 10 min MAX » (autobus qui circulent à une fréquence inférieure à 10 minutes en période de pointe).

Il n'existe pas de voies réservées aux autobus.

Le réseau semble convenir à la demande. Des citoyens se plaignent cependant du manque de ponctualité de certaines lignes.

D'autres moyens de transport collectif se greffent également à ce réseau de transport en commun. Plusieurs postes de taxi existent en effet, notamment à proximité des stations de métro et du centre hospitalier. 5 stations de Communauto sont également réparties sur le territoire[56].

[56] www.communauto.com

… et très fréquenté

Cette bonne desserte explique en grande partie les choix effectués par les résidents en matière de mode de transport. La présence de deux stations de métro est également un argument de poids pour attirer de nouveaux ménages à Verdun. Au total, pour une journée normale de semaine, ce sont 7 887 personnes qui entrent dans la station De l'Église et 5 126 dans la station Verdun.

Le transport en commun est en effet le mode de transport privilégié pour aller travailler ; 51,7% de la population active résidant sur le périmètre déclarent utiliser ce mode[57]. Le réseau de transport en commun est donc particulièrement utilisé lors des périodes de pointe[58]. Environ 55% de l'achalandage total des lignes 58, 61 et 107 se situent pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi[59].

Au total, 33,4% des déplacements réalisés sur le périmètre Quartier 21 sont effectués par le biais du transport en commun.

Plus rapide, le métro est privilégié pour les trajets externes tandis que l'autobus est principalement utilisé pour les destinations plus proches, pour se rendre dans des secteurs non desservis par le métro, ou pour accéder plus rapidement à une station de métro.

[57] Recensement 2006 – Statistique Canada.

[58] Période de pointe du matin : de 6h00 à 9h00 – période de pointe de l'après-midi : de 15h30 à 18h30.

[59] Données : Société de Transport de Montréal – 2011.

Par exemple, 20% des usagers des lignes 58 et 61 descendent à l'arrêt d'autobus situé juste en face de la station De l'Église, ce qui représente 1 555 personnes. 958 personnes y montent (12%)[60]. La majorité des personnes qui descendent à cet arrêt viennent du sud (sud de Verdun ou arrondissement LaSalle). Même si nous ne possédons pas de données précises, on peut supposer qu'ils viennent pour la plupart prendre le métro. De la même manière, la majorité des personnes qui montent à cet arrêt prennent la direction du sud.

Achalandage des lignes d'autobus
En nombre d'usagers
Source : Société de transport de Montréal – 2011.

	Période de Pointe AM	Période de pointe PM	Total par jour
Ligne 37	1 144	1 207	5 286
Ligne 58	1 095	1 206	4 512
Ligne 61	916	873	3 302
Ligne 107	1 520	780	4 093

[60] Données pour un jour normal de semaine – Société de Transport de Montréal – 2011.

En sortant du métro, aux heures de pointe, beaucoup de résidents prennent l'autobus en direction du sud

Le périmètre Quartier 21 bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun, notamment dans le sens nord / sud. La présence de deux stations de métro accessibles joue un rôle considérable dans les choix modaux des résidents, notamment en ce qui concerne les déplacements vers l'extérieur de l'arrondissement. La bonne accessibilité du réseau de transport en commun favorise également les déplacements actifs, les distances de marche pour rejoindre les arrêts de transport public étant réduites.

Le réseau de transport collectif

Sources : STM, Communauto.
Réalisation : CDSV

LÉGENDE

Stations de métro

Réseau d'autobus de la STM

Ligne d'autobus

Numéros Numéro de la ligne

Arrêt d'autobus

Autres modes de transport collectif

Communauto

Postes de taxis

Une cohabitation parfois difficile entre les différents modes de transport.

En milieu urbain, la multiplicité des usagers et leur proximité font du partage de la voie publique un enjeu particulièrement important. De nombreux conflits, occasionnant des collisions ont lieu chaque année. Les piétons et cyclistes sont beaucoup plus vulnérables.

À Verdun, des piétons et cyclistes davantage impliqués dans les collisions …

En juin 2005, la Direction de Santé Publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a produit une étude cartographiant les blessés de la route[61]. Bien que cette étude prenne en compte uniquement les victimes ayant nécessité une intervention d'Urgences-santé, elle s'avère assez éloquente.

Ainsi, entre 1999 et 2003, 521 collisions entraînant des blessés ont eu lieu à Verdun, dont 165 (31.6%) impliquant des cyclistes et 115 des piétons (22%).

À Montréal, en 2011, 8 522 personnes ont été blessées suite à une collision[62]. Les piétons représentent 16,6% (1395 piétons blessés) des blessés et les cyclistes 7,5% (631 cyclistes blessés). 41% des victimes de collisions mortelles sont des piétons.

[61] Distribution géographique des bléssés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) - Agence de la santé et des services sociaux de Montréal – juin 2005.

[62] Bilan routier 2011- Société de l'assurance automobile du Québec – 2012.

Nombre de collisions à Montréal en 2011

Source : Bilan routier 2011 – Service de police de la Ville de Montréal – 2012.

Collisions mortelles	37
Collisions avec victimes blessées grièvement	251
Collisions avec victimes blessées légèrement	5 341
Collisions avec dommages matériels	28 127

… et notamment les jeunes piétons et cyclistes

Les jeunes sont particulièrement touchés. À l'échelle de Verdun, 35,3% des victimes piétons ont moins de 14 ans[63] tandis que 37% des victimes cyclistes ont entre 10 et 24 ans[64].

[63] Sur les 116 piétons blessés entre 1999 et 2003, 41 ont moins de 14 ans.

[64] Sur les 165 cyclistes blessés entre 1999 et 2003, 61 ont entre 10 et 24 ans.

Un nombre important d'intersections accidentogènes

À Montréal, 63% des piétons blessés et 58% des cyclistes blessés le sont aux intersections[65]. 28 des 37 collisions mortelles ont d'ailleurs eu lieu à une intersection.

En ce qui concerne Verdun, l'étude nous montre que le pourcentage d'intersections où l'on recense des accidents est plus important sur le périmètre Quartier 21 que sur l'ensemble de Verdun. Ce constat pourrait s'expliquer par un achalandage automobile et piéton plus élevé sur le périmètre, ce qui engendrerait un risque de conflit et de collision plus important. Il justifie l'attention particulière qui doit être portée à la sécurisation des intersections sur le périmètre Quartier 21.

	% des intersections où au moins un piéton a été blessé…	% des intersections où au moins un cycliste a été blessé…
…sur le périmètre	27%	34%
…sur l'ensemble de Verdun	17%	18%

[65] Distribution géographique des bléssés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) - l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal – juin 2005.

À la lumière de l'étude de la Direction de Santé Publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, des données du Service de Police de la Ville de Montréal et du ressenti des citoyens[66], plusieurs intersections peuvent être identifiées comme problématiques :

- L'intersection Wellington et Galt (8 accidents ont été répertoriés en 2011[67])
- L'intersection Wellington et De l'Église (4 accidents en 2011)
- L'intersection Wellington et Willibrord (6 accidents en 2011)
- L'intersection Bannantyne et De l'Église (5 accidents en 2011)
- L'intersection De Verdun et 1ère avenue
- L'intersection Bannantyne et 1ère avenue
- L'intersection Lasalle et De l'Église

À signaler que les intersections les plus problématiques sont aussi les plus achalandées.

[66] Consultations citoyennes - Semaine des déplacements actifs – septembre 2012.

[67] Données : SPVM – poste de quartier 16 – 2011.

La rue Wellington, un secteur particulièrement problématique

La rue Wellington est particulièrement problématique en matière de cohabitation entre les différents usagers. Il s'agit en effet d'une des rues les plus fréquentées, que ce soit par les automobilistes ou les piétons. Les cyclistes ont particulièrement du mal à trouver leur place. Contrairement à la majorité des voies de circulation à Verdun, la rue Wellington n'est pas « excessivement » large. Le stationnement est autorisé des deux côtés. Étant donné la vocation commerciale de cette rue, ce stationnement est principalement de courte durée. Les voitures s'arrêtent donc fréquemment pour se stationner ce qui crée de l'insécurité pour les cyclistes ; insécurité renforcée par l'ouverture fréquente des portières sur la rue.

Certains cyclistes choisissent donc de circuler sur les trottoirs ce qui peut créer des conflits avec les piétons.

Les piétons ont également des difficultés à traverser la rue à certains endroits. De la rue Galt à l'avenue Desmarchais, soit sur une distance d'environ 850 mètres, il n'y a que deux passages sécurisés pour les piétons, au croisement avec les rues Willibrord et la 5ème avenue où des feux de circulation sont présents. Cette situation est relativement problématique dans une rue commerciale et particulièrement achalandée, où les piétons traversent fréquemment la rue pour se rendre dans le « commerce d'en face ».

Les intersections avec les rues Galt et De l'Église sont également particulièrement problématiques.

« La rue Wellington n'est satisfaisante pour aucun usager ! Il y a peut être une priorisation à faire. »

Une citoyenne[68]

La distribution des occupants de véhicule à moteur blessés sur le territoire

Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

[68] Consultations citoyennes - Semaine des déplacements actifs – septembre 2012.

La distribution des cyclistes blessés sur le territoire

Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

La distribution des piétons blessés sur le territoire

Source : Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

Aménager des quartiers sécuritaires pour l'ensemble des usagers s'avère une nécessité. Point de rencontre entre les différents modes de déplacements, les intersections représentent les secteurs les plus problématiques et doivent faire l'objet d'une attention particulière. Sur le périmètre Quartier 21, la rue Wellington demeure particulièrement problématique, tant pour les piétons et cyclistes que pour les automobilistes.

LES LIEUX STRATÉGIQUES ET FRÉQUENTÉS

Les abords des stations de métro, des secteurs stratégiques en matière de transport

Les abords des stations de métro correspondent à des zones intermodales. Il s'agit en quelque sorte de pôles d'échange entre les différents modes de transport et notamment entre le métro et la marche, le vélo, l'autobus, la voiture, le taxi….

L'intermodalité

L'intermodalité est un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. En élargissant les choix de transport des usagers, l'intermodalité rend plus efficace les solutions de rechange à l'automobile. Elle permet d'augmenter la clientèle potentielle du transport en commun et favorise les déplacements actifs.

L'aménagement et l'écomobilité ; guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable - Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire – 2011.

L'aménagement de ces pôles intermodaux doit donc permettre de faciliter les transferts entre les différents modes de déplacements. Il peut s'agir par exemple d'installer à proximité d'une station de métro des équipements pour stationner les vélos ou encore des postes de taxis.

Les abords des métros sont donc considérés comme des secteurs particulièrement stratégiques en matière de transport. Ils doivent non seulement être fonctionnels pour l'ensemble des usagers mais surtout être aménagés pour assurer la sécurité de tous ; l'aménagement de ces espaces va en effet influencer les choix modaux des citoyens (l'absence de supports à proximité d'une station pourrait dissuader un individu de s'y rendre en vélo).

Le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal, en s'appuyant sur le Plan d'urbanisme, a d'ailleurs désigné les abords des points d'accès au transport en commun comme des « *lieux de passage et de rencontre qui doivent s'inscrire au sein de milieux de vie comme de véritables places publiques devant être aménagées de manière à en faire des lieux conviviaux* »[69]. Les points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun doivent faire l'objet d'une attention particulière et notamment de mesures favorables aux piétons.

L'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro doit être conçu pour « *faciliter l'accès et créer un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et répondant à tous les groupes d'usagers* »

Action 14.2. – Plan d'urbanisme de Montréal – Ville de Montréal – 2004.

Les abords des stations sont aussi considérés comme les portes d'entrée de l'arrondissement. Il s'agit, pour les usagers du métro, de la première image qu'ils vont se faire du quartier. L'aménagement, l'ambiance de ces secteurs (…) vont donc fortement influencer la perception que les individus vivant à l'extérieur vont avoir du quartier.

Points de rencontre entre les différents réseaux de transport, les abords des stations de métro sont particulièrement achalandés ; les citoyens y convergent à pied, en vélo, en automobile ou en autobus afin de changer de mode de transport et prendre le métro. Il s'avère donc nécessaire d'y porter une attention particulière.

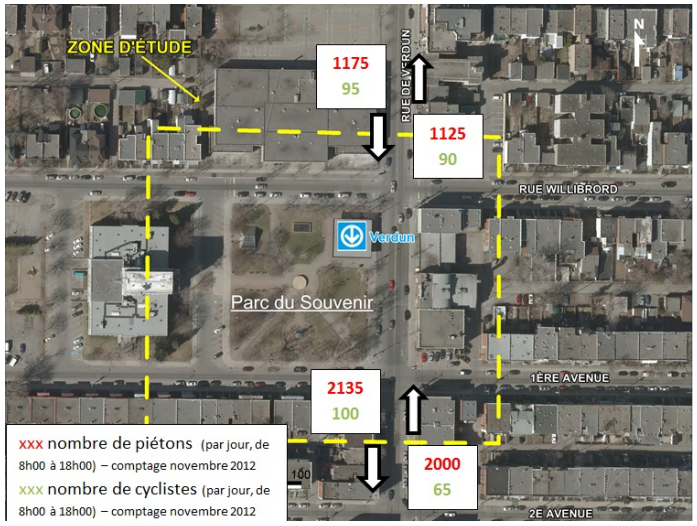
[69] Plan de transport 2008, réinventer Montréal – Ville de Montréal – 2008.

Les abords de la station de métro Verdun

La station Verdun comprend une sortie de chaque côté de la rue.

Différents bâtiments publics sont situés à proximité : la mairie d'arrondissement, l'école Lévis-Sauvé ainsi que le Centre communautaire Marcel-Giroux, qui accueille quotidiennement aînés et jeunes enfants.

Le parc du Souvenir est particulièment apprécié des Verdunois, bien que certains regrettent qu'il ne soit pas suffisamment mis en valeur. Il s'agit en effet de l'un des seuls espaces verts au milieu d'une zone « très béton ». Durant l'été, il acceuille les marchés publics.



5120 personnes entrent chaque jour dans la station Verdun.

La station Verdun est également desservie par la ligne d'autobus 107 ainsi que par une station de taxis.

L'aménagement du secteur est relativement favorable aux cyclistes (chaussée désignée pour les cyclistes sur la rue De Verdun, station BIXI, stationnements pour vélos en grande quantité), ce qui a un impact important sur l'achalandage cycliste. En effet, environ 190 cyclistes empruntent quotiennement la chaussée désignée de la rue De Verdun (entre les rues Willibrord et Rielle). En comparaison, seulement 150 cyclistes empruntent la rue Wellington entre ces deux mêmes rues[70]. Cette donnée est d'autant plus éloquente lorsqu'on la compare avec l'achalandage piétonnier aux mêmes endroits. Il y a en effet largement plus de piétons sur la rue Wellington (5840) que sur la rue De Verdun (2300). On peut donc supposer que la présence d'infrastructures favorables aux cyclistes a une incidence positive sur l'utilisation de ce mode de transport.

La situation est plus délicate pour les piétons ; la largeur de la rue De Verdun rend difficile sa traversée. Les piétons sont parfois obligés d'attendre longtemps avant de pouvoir traverser, notamment au niveau de la 1ère avenue, bien qu'une avancée de trottoir ait été récemment construite.

[70] Nombre de cyclistes de 8h à 18h, un jour normal de semaine - Comptage réalisé par le comité de pilotage du projet Quartier 21 - novembre 2012.

« Le parc du Souvenir est beau mais il n'y a rien à y faire »
Un citoyen – kiosque lors des marchés publics – été 2012 .

Quelques problèmes identifiés :

- Rue De Verdun beaucoup trop large (15m) et difficile à traverser
- Intersection rue De Verdun / 1ère avenue dangereuse : il est difficile de traverser la rue De Verdun malgré l'avancée de trottoir récemment construite – temps d'attente pour traverser trop long
- Secteur assez « désertique » le soir – manque d'animation
- « attroupements » de jeunes le soir, ce qui crée chez certains un sentiment d'insécurité
- Incivilités constatées aux abords de l'édicule (graffitis, vitres cassées…)
- Édicule du métro pas accueillant
- Manque d'éclairage dès lors qu'on s'éloigne de l'édicule
- Problème de propreté – accumulation de mégots de cigarettes
- Mobilier urbain de mauvaise qualité

L'édicule du métro Verdun, un lieu pas très accueillant

Un mobilier urbain dégradé

Le Parc du Souvenir, juste derrière l'édicule du métro

Diagnostic de la rue Wellington en matière de déplacements actifs

Réalisation : CDSV

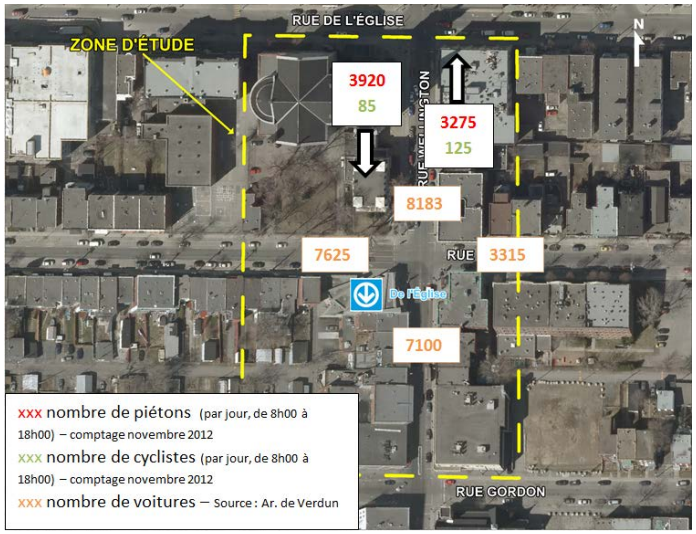
LÉGENDE

- Espace vert
- Intersection jugée dangereuse
- Intersection où des accidents sont recensés
- Chaussée désignée
- Feu de circulation avec décompte numérique
- Avancée de trottoir
- Bornes de Bixi
- Arrêt d'autobus
- Poste de taxis
- Nombre de supports à vélo (sur l'ensemble du tronçon)
- Nombre de places pour s'asseoir (hors Parc du Souvenir)
- Nombre de piétons (8h à 18h)
  Nombre de cyclistes (8h à 18h)

Les abords de la station de métro De l'Église

La station de métro De l'Église se situe en plein cœur de l'arrondissement de Verdun. Elle bénéficie de deux sorties ; un édicule se situe sur la rue De l'Église et l'autre au croisement des rues Wellington et Galt.

Plusieurs équipements structurants sont localisés à proximité immédiate : le CLSC de Verdun, l'école primaire Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et l'église Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. De nombreux commerces et services sont également présents sur la rue Wellington.



Ce secteur concentre donc diverses fonctions urbaines : résidentielles, commerciales, de services… Il s'agit également d'une des principales zones d'empois de l'arrondissement.

Du fait notamment de ce positionnement central et de la présence d'une station de métro, ce secteur est particulièrement achalandé. Un grand nombre de piétons y convergent, par exemple pour aller magasiner sur la rue Wellington ou pour prendre le métro (sur les 8000 personnes qui entrent quotidiennement dans la station Verdun[71], 76,7% des usagers du métro De l'Église s'y rendent à pied).

L'intersection entre les rues Galt et De l'Église est très fréquentée par les automobilistes. La rue Galt est en effet l'une des principales entrées de l'arrondissement.

Au total, 4 lignes d'autobus desservent la station (3 desservent l'édicule Galt et une l'édicule De l'Église).

Ce secteur souffre d'une image assez négative. Lors d'un sondage effectué durant l'été 2010, à la question « *quel endroit n'aimez-vous pas à Verdun ?* », 12 % ont répondu « le métro De l'Église », principalement pour des raisons d'entretien, d'aménagemernt ou d'insécurité[72].

Entre 8h et 18h, ce sont près de 7 200 **piétons** et 210 **cyclistes** qui fréquentent la rue Wellington entre les rues Galt et De l'Église[73].

Quelques problèmes identifiés :

- Difficultés d'accessibilité à la station de métro en vélo (rue Wellington dangereuse pour les cyclistes, manque de supports à vélo)
- Cohabitation difficile entre les différents modes de transport sur la rue Wellington
- Trottoir trop étroit sur la rue Wellington, entre les rues Galt et Gordon
- « attroupement » de piétons aux intersections, notamment aux périodes de pointes
- Intersection Galt / Wellington dangereuse et accidentogène
- Image négative de l'édicule de métro
- Manque de végétation aux abords de l'édicule
- Manque d'éclairage dès lors qu'on s'éloigne de l'édicule
- Problème de propreté
- Ruelle derrière l'édicule Galt jugée insécuritaire
- Mobilier urbain de mauvaise qualité

[71] Données : Société de Transport de Montréal – 2011.

[72] L'appropriation des espaces publics et la sécurité à Verdun (sondages réalisés durant les marchés – 66 répondants) – COSAV – 2010.

[73] Comptage piéton – comité de pilotage Q21 – novembre 2012

Un espace vert peu mis en valeur

Une intersection très achalandée

Une circulation automobile très présente en période de pointe sur la rue Wellington

Diagnostic de la rue Wellington en matière de déplacements actifs

Réalisation : CDSV

LÉGENDE

- Espace vert
- Intersection jugée dangereuse
- Intersection où des accidents sont recensés
- Feu de circulation avec décompte numérique
- Trottoir trop étroit
- Arrêt d'autobus
- ### Nombre d'usagers montant et descendant à cet arrêt d'autobus
- ▲ # Nombre de supports à vélo (sur l'ensemble du tronçon)
- # Nombre de places pour s'asseoir (sur l'ensemble du tronçon)

SYNTHÈSE

Synthèse des potentialités et freins en matière de déplacements actifs

ASPECTS POSITIFS / POTENTIALITÉS	ASPECTS NÉGATIFS / OBSTACLES
UTILISATION DU SOL	
Quartier dense et compact Trame de rue orthogonale et continue Diversité des fonctions au centre-ville	Liaisons avec les quartiers limitrophes difficiles (coupures urbaines) Manque d'activités de divertissement
HABITUDES DE DÉPLACEMENTS	
Des résidents qui marchent Un « cocktail » transport collectif / transport actif qui fonctionne Un faible taux de motorisation	
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	
Bonne desserte en transport en commun Piste cyclable au bord du fleuve Pas de problèmes majeurs de circulation de transit	Importante superficie consacrée à l'automobile Plusieurs rues excessivement larges Faiblesse du réseau cyclable utilitaire (absence de liaisons est / ouest) Cohabitation difficile entre les différents modes de transport sur la rue Wellington Plusieurs intersections accidentogènes
VIE DE QUARTIER	
Fort sentiment d'appartenance au quartier Verdun, « un village »	Manque de lieux de vie
COMPOSITION URBAINE	
Améliorations constatées sur la rue Wellington	Propreté déficiente Sentiment d'insécurité dans plusieurs secteurs Manque d'entretien de certains espaces piétons (qualité des trottoirs) Manque d'animation dans certaines rues et le soir Mobilier urbain de faible qualité Absence de végétation dans certains secteurs Éclairage insuffisant

BIBLIOGRAPHIE

ÉTUDES ET DOCUMENTS CONSULTÉS

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal – Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) - juin 2005.

Agence Métropolitaine de Transport - Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008, version 08.2a période automne.

Arrondissement de Verdun – Plan local de développement durable – 2012.

Arrondissement de Verdun – Politique de circulation et de stationnement – La sécurité des citoyens, notre priorité – mai 2009.

Centre d'écologie urbaine de Montréal – Repenser les quartiers pour les piétons et les cyclistes (formation professionnelle de 2 jours) – mai 2012.

Comité d'actions des citoyennes et citoyens de Verdun – Rapport d'activités - 2012.

Comité de gestion de la taxe scolaire de l'île de Montréal - Classification des écoles primaires et classification des écoles secondaires selon leur indice de défavorisation - février 2012.

Concertation en développement social de Verdun – Carte des ressources de l'arrondissement de Verdun – 2011.

Gehl, Jan – Pour des villes à échelle humaine - 2012.

Ministère des affaires municipales, Régions et Occupation du territoire (MAMROT) - L'aménagement et l'écomobilité, guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable – 2011.

Service de police de la Ville de Montréal – Bilan routier 2011, 2012.

Société de l'assurance automobile du Québec – Bilan routier 2011, 2012.

Société canadienne d'hypothèques et de logement – Le point en recherche - juillet 2002.

Répertoire 2011-2012 – Société de développement commercial de la Promenade Wellington - 2012

Société de Transport de Montréal - Verdun, portrait de la mobilité, des investissements et de l'offre de transport – 2012.

Transport Canada – Guide canadien d'aménagement des rues conviviales – 1998.

Vélo Québec – Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes – 2009.

Vélo Québec – L'état du vélo au Québec en 2010, zoom sur Montréal - 2010.

Ville de Montréal – La charte du piéton – 2006.

Ville de Montréal – Guide d'aménagement pour un environnement sécuritaire.

Ville de Montréal – Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010 – 2015 - 2012.

Ville de Montréal – Plan de transport 2008, réinventer Montréal – 2008.

Ville de Montréal – Plan d'urbanisme de Montréal - Action 14.2. – 2004.

Ville de Montréal – Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, partie II, chapitre 24 : arrondissement de Verdun – Arrondissement de Verdun – juin 2005.

Ville de Montréal – Profil économique - Arrondissement de Verdun – juillet 2010.

Ville de Montréal – Profil statistique en habitation de l'arrondissement de Verdun – Direction de l'habitation – Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine – 2009.

Ville de Montréal – Profil sociodémographique de Verdun – Montréal en statistiques.

SITES INTERNET CONSULTÉS

Bixi - https://montreal.bixi.com

Collectif Quartier - http://www.collectifquartier.org/atlas/cq/carto.php

Communauto – http://www.communauto.com

Institut national de santé publique du Québec - http://www.inspq.qc.ca/dossiers/pacc

Recensement 2006 – Statistique Canada. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/index-fra.cfm

Société de Transport de Montréal - http://www.stm.info

AUTRE SOURCE

Consultations citoyennes - Semaine des déplacements actifs – septembre 2012.

Concertation en développement social de Verdun (CDSV)
4400, boulevard Lasalle, bureau 110
Verdun, (Québec) H4G 2A8
Téléphone: (514) 362-0177
Télécopieur: (514) 362-8199
www.cdsv.org