



Pour une île inclusive

**Accessibilité universelle et
Schéma d'aménagement et de développement
de l'agglomération de Montréal**

Avis présenté à la Commission permanente
sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal

Novembre 2014

SOCIÉTÉ LOGIQUE





Organisation à but non lucratif, entreprise d'économie sociale et organisme de bienfaisance, Société Logique œuvre, partout au Québec, à promouvoir et à intervenir pour le développement et la création d'environnements universellement accessibles.

Membre du Comité des partenaires en accessibilité universelle de la Ville de Montréal depuis 2002, nous contribuons à conseiller, créer et développer de nouvelles pratiques d'accessibilité universelle pour Montréal.

Nous sommes des professionnels de l'architecture et de l'aménagement spécialisés en accessibilité universelle. Notre réseau de partenaires et de collaborateurs se compose des milieux communautaire, gouvernemental, institutionnel et privé que les architectes, les ergothérapeutes et les chercheurs. Nous entretenons également des liens avec des organisations œuvrant en accessibilité universelle dans d'autres pays.

Nos deux principaux volets d'activité sont la consultation en aménagement et la promotion du concept d'accessibilité universelle.

L'accessibilité universelle est au cœur de toutes nos actions. Il s'agit du caractère d'un produit, procédé, service, information ou environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser ses activités de façon autonome et d'obtenir des résultats équivalents (GDA, 2011). L'accessibilité universelle s'inscrit dans le modèle du processus de production du handicap, qui établit qu'une personne est handicapée lorsqu'elle éprouve des difficultés significatives et persistantes à réaliser ses activités quotidiennes, notamment parce qu'il y a inadéquation entre ses capacités et l'environnement où elle évolue.

Recherche et rédaction

Sophie Lanctôt, directrice générale, Société Logique

Soutien financier

Service de la diversité sociale et des sports, Ville de Montréal



Sommaire

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal est un document structurant qui favorisera la cohérence des interventions d'aménagement sur toute l'île, en plus de guider la révision des plans d'urbanisme des municipalités et des arrondissements et d'orienter les divers plans, programmes et politiques élaborés dans l'avenir. Il s'agit d'un document important.

La Ville de Montréal est engagée à mettre en œuvre l'accessibilité universelle (AU) dans tous ses champs de compétences et sur tout son territoire. Elle s'est également engagée à assumer un leadership auprès de ses partenaires. Inclure l'AU au Schéma d'aménagement et de développement constitue une belle occasion d'exercer ce leadership auprès des partenaires de l'agglomération.

Le projet de Schéma d'aménagement proposé en consultation publique mentionne l'AU uniquement lorsqu'il est question des nouveaux équipements collectifs, ce qui est nettement insuffisant. Bien que plusieurs orientations et objectifs du schéma contribueront à l'AU, nous croyons que l'AU doit faire partie de vision stratégique du Schéma d'aménagement et qu'elle doit se décliner explicitement dans chacune des orientations ainsi que dans le document complémentaire.

Cet avis comporte 17 recommandations traitant l'habitation, les équipements collectifs, l'activité commerciale, l'aménagement du territoire et la mobilité, les secteurs d'emploi, le centre-ville, l'accessibilité des pôles d'activité, le patrimoine, le paysage et la Trame verte et bleue. Le concept d'organisation spatiale, les grandes affectations du sol et la densité d'occupation sont également abordés.

La mise en œuvre de l'AU appelle des interventions à toutes les échelles, de la région métropolitaine au bâtiment, en passant par l'agglomération, la ville, le quartier et la rue.

Le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal est une belle occasion Vers une Île inclusive, accueillante, sécuritaire, accessible et durable pour tous les citoyens.



Table des matières

Montréal inclusive à toutes ses échelles	5
Vers une société inclusive : échelle métropolitaine AU et PMAD	5
Vers une ville inclusive : échelle municipale AU et PDM	7
Vers des quartiers inclusifs : échelle locale	9
Vers des rues inclusives : échelle du citoyen	10
Montréal et l'AU	11
Un engagement sans équivoque de la Ville de Montréal	11
D'autres municipalités moins engagées	12
AU et Schéma d'aménagement : pour une île inclusive	13
Peu d'AU dans le projet de Schéma d'aménagement et de développement	13
Traiter l'AU des équipements n'est pas suffisant : AU et vision stratégique	14
Le concept d'organisation spatiale et l'AU	16
Favoriser un cadre de vie AU	17
L'habitation	
Les équipements collectifs	
L'activité commerciale	
L'aménagement du territoire et la mobilité	
Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole	20
Les secteurs d'emploi	
Le centre-ville	
Mettre en valeur les territoires d'intérêt	22
Le patrimoine	
La Trame verte et bleue	
Affectation du sol et densité d'occupation	23
AU dans le document complémentaire	23
Dix-sept recommandations pour une île inclusive	24



Montréal inclusive à toutes ses échelles

Favoriser la cohérence et l'enchaînement harmonieux des activités requiert des actions à chacune des échelles de planification.

Vers une société inclusive : échelle métropolitaine

À l'échelle métropolitaine, les enjeux d'AU concernent principalement la mobilité et la cohérence entre les territoires. L'AU signifie notamment :

- ✓ Une bonne desserte de tous les territoires, particulièrement en matière de transport collectif, ainsi que des liens fluides entre les territoires;
- ✓ La possibilité d'intermodalité (voiture, train, métro, autobus, transport actif). Les infrastructures et les équipements devraient viser une bonne performance d'AU pour tous les territoires et il devrait être possible de passer aisément d'un mode à l'autre. Actuellement, le service régulier d'autobus n'est entièrement accessible que sur l'Île de Montréal, le train de banlieue est quasi inaccessible et peu de stations de métro sont entièrement accessibles;
- ✓ Une continuité dans l'aménagement du domaine public. Le citoyen qui prendra le SRB Pie-IX à Laval pour se rendre à Montréal devrait trouver le même type d'arrêt et d'abribus sur les deux territoires, de façon à réduire la confusion générée par ce nouveau type d'aménagement;
- ✓ Une densité suffisante et la mixité des zones urbanisées. Des quartiers complets, où il est possible d'habiter, d'étudier, de consommer, de se récréer et même de travailler réduisant le recours à la voiture et favorisant les déplacements piétons est facilitant pour ceux qui ne conduisent pas, que ce soit par choix ou en raison de l'âge ou d'incapacités;
- ✓ L'AU de toute installation d'intérêt métropolitain.



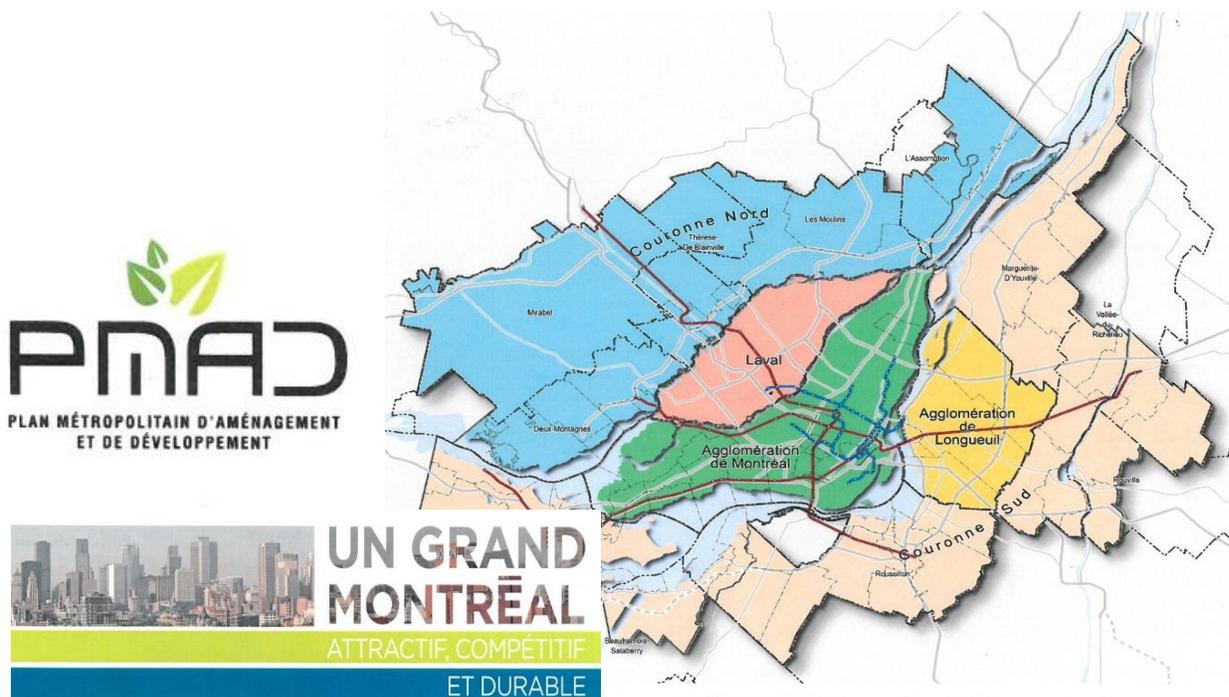
AU et PMAD

En octobre 2011, le milieu associatif montréalais des personnes ayant une limitation fonctionnelle recommandait à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal d'ajouter l'AU en tant que principe structurant du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

L'objectif était de faire du PMAD un levier favorisant la cohérence des interventions en matière d'AU sur l'ensemble du territoire, une vision métropolitaine facilitant la mobilité régionale et la réalisation d'actions locales au bénéfice de tous les citoyens, incluant ceux en situation de handicap.

L'AU était présentée comme une approche transversale concernant toutes les composantes d'une communauté. Pour le citoyen, réaliser ses habitudes de vie, faire des choix et participer socialement sont le résultat d'un enchaînement d'actions, posées à des moments et des endroits différents. Si seules certaines composantes de cet enchaînement performant en AU, il y aura ruptures, discontinuités et obstacles. L'AU ne s'arrête pas aux frontières géographiques d'une ville, ni aux responsabilités d'une municipalité.

Le PMAD, avec ses grands objectifs pour l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal, était un moyen particulièrement intéressant d'agir avec tous les secteurs de l'aménagement et du développement, afin de favoriser leur cohésion en termes d'AU. Notre recommandation n'a malheureusement pas été retenue.



Vers une ville inclusive : échelle municipale

À l'échelle municipale, les enjeux concernent l'inclusion de l'AU dans les grands projets, la mobilisation des acteurs privés et institutionnels et la cohésion des interventions entre les arrondissements et les services centraux, à toutes les étapes.

À l'échelle municipale, l'AU signifie notamment :

- ✓ Des milieux résidentiels sains et sécuritaires, bien desservis par transport collectif, accueillant une population mixte en termes de revenus, d'origine, d'âge et de capacités;
- ✓ Une Ville aménagée pour les piétons, favorisant le transport actif confortable et sécuritaire pour tous;
- ✓ Un développement de l'emploi et des pôles économiques pour tous;
- ✓ Montréal métropole culturelle inclusive, tant pour les participants, les spectateurs, les artistes, les touristes que les travailleurs;
- ✓ Une desserte équitable en matière d'installations municipales variées, sur tout le territoire.

Divers outils sont à disposition de la Ville pour assurer la cohérence de ses actions en matière d'aménagement, tels que :

- ✓ Plan de développement de Montréal;
- ✓ Plan d'urbanisme;
- ✓ Guides d'aménagement du domaine public, des quartiers durables et autres;
- ✓ Règlements municipaux de construction et d'occupation du domaine public;
- ✓ Stratégie de développement résidentiel;
- ✓ Mesures de développement économique.



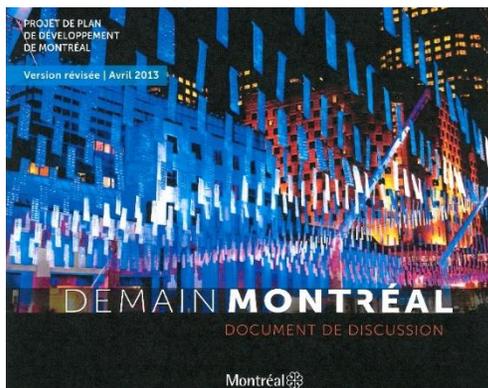
AU et PDM

En août 2013, Société Logique formulait six recommandations en matière d'AU à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) dans le cadre de la Consultation sur le Plan de développement de Montréal (PDM).

Ces recommandations consistaient à :

- ✓ Ajouter l'AU à l'énoncé de vision de la Ville de demain;
- ✓ Ajouter le principe de développement suivant : *une ville universellement accessible où les actions municipales, institutionnelles et privées sont cohérentes et coordonnées entre-elles;*
- ✓ Retirer l'accessibilité universelle du principe concernant l'aménagement du domaine public, de façon à ce que sa mise en œuvre ne soit pas limitée seulement au domaine public;
- ✓ Ajouter que des améliorations nécessaires à une bonne qualité de vie des citoyens soient aussi réalisées dans les secteurs qui ne font pas l'objet d'une approche d'intervention intégrée, compte tenu du rattrapage nécessaire en matière d'AU;
- ✓ Mentionner le défi d'inclure l'AU aux grands projets, de voir à l'inclusion de l'AU en amont des projets municipaux, institutionnels et privés et s'engager à développer, des façons de faire qui maximiseront la performance d'AU des grands projets;
- ✓ Prévoir les ressources et les moyens nécessaires pour coordonner la mise en œuvre du PDM et exercer la vigilance requise à la cohérence entre les engagements et les réalisations.

Dans son rapport, l'OCPM recommande à la Ville d'inscrire au PDM l'élaboration d'une politique de développement social traitant d'AU ainsi que d'habitation, d'intégration des immigrants et des communautés ethnoculturelles, du droit à la mobilité, d'égalité entre les hommes et les femmes et d'itinérance. L'OCPM recommande également d'inclure l'AU lorsqu'il est question d'urbanisme, de projets d'aménagement, de gouvernance, de transport collectif et de culture.



Vers des quartiers inclusifs : échelle locale

À l'échelle du quartier, l'AU se traduit par des quartiers durables et des milieux de vie inclusifs.

« Permettre au plus grand nombre possible de personnes de tous les horizons, peu importe leur âge et leurs habiletés, de participer à la vie en collectivité en augmentant la proportion d'endroits qu'ils peuvent utiliser »

LEED 2009 pour l'aménagement des quartiers

L'AU signifie notamment :

- ✓ Une densité suffisante et une mixité des usages pour des quartiers complets;
- ✓ Des espaces réservés aux commerces, aux services et aux équipements de proximité, tant dans les secteurs résidentiels que d'emploi;
- ✓ Des règles qui favorisent la construction et la transformation de bâtiments AU;
- ✓ Des aménagements favorisant le transport actif et la mobilité des piétons;
- ✓ Des lieux favorisant le rassemblement et l'appropriation par les communautés.

Divers outils sont à disposition pour assurer la cohérence des actions d'aménagement à l'échelle du quartier :

- ✓ Le Plan d'urbanisme de chaque arrondissement;
- ✓ Les Plans particuliers d'urbanisme;
- ✓ Les Plans de revitalisation urbaine intégrée;
- ✓ Les consultations publiques et les forums ouverts.



Vers des rues inclusives : échelle du citoyen

À l'échelle de la rue, l'AU concerne l'accès, le confort, la convivialité et la sécurité.

L'AU signifie notamment :

- Des règles d'implantation facilitant l'accès aux bâtiments riverains : hauteur de bâtiment, marge de recul, alignement;
- Des infrastructures permettant un partage sécuritaire de l'espace public : trottoir, piste cyclable, chaussée;
- Un design urbain générant des aménagements confortables et sécuritaires : corridor de marche, traversée de rue, zone de repos;
- Un entretien régulier, un déneigement efficace et la sécurisation des chantiers;
- L'animation de l'espace public.



Montréal et l'AU

Un engagement sans équivoque de la Ville de Montréal

Depuis 2002, la Ville de Montréal pose les jalons de son engagement en matière d'AU.

Les moments forts :

- ✓ AU comme priorité du Sommet de Montréal (2002);
- ✓ Création du comité des partenaires en AU de la Ville de Montréal, identification de 4 axes d'intervention et budget alloué à la réalisation de projets pilotes (2003);
- ✓ Programme dédié à l'AU des immeubles municipaux existants (2004);
- ✓ Contribution municipale au Programme d'accompagnement en loisir (2004);
- ✓ Adoption du 1^{er} Plan d'action en AU de la Ville de Montréal en vertu de la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, nomination d'un élu porteur au comité exécutif et création d'un réseau de porteurs de l'AU en arrondissement et aux services centraux (2006);
- ✓ Adoption de la *Politique municipale d'accessibilité universelle* par le Conseil municipal et les 19 conseils d'arrondissement (2011).

De plus, l'AU figure dans 25 documents structurant de la Ville, tels le Plan de transport, le Plan d'urbanisme, la Stratégie jeunesse et le Plan d'action municipal pour les aînés.

La vision municipale, telle qu'énoncée dans la *Politique municipale d'accessibilité universelle* :

« L'accessibilité universelle touche tous les aspects de la vie des personnes et s'appuie sur le respect des droits de tous les citoyens. Fondée sur une approche d'inclusion, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population. »

La Ville s'y engage notamment à :

- « ...
- ✓ Assumer un leadership.
- ✓ Intégrer l'AU à toutes les étapes de décisions et de mise en œuvre des diverses activités municipales.
- ✓ Veiller à la cohérence et à la complémentarité de l'ensemble des interventions. »

1^{re} recommandation : Considérant l'engagement de la Ville de Montréal en faveur de l'AU, il est incontournable que l'AU guide les futures décisions d'aménagement et de développement de la Ville de Montréal.



D'autres municipalités moins engagées

Depuis 2005, la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* oblige les municipalités de 15 000 habitants et plus à se doter d'un plan d'action annuel visant à identifier et à réduire les obstacles à l'intégration des personnes handicapées.

Des 16 municipalités constituant l'agglomération de Montréal, 9 sont assujetties à cette obligation. 7 ont adopté un plan d'action et 2 ne se sont pas encore conformées.

Parmi les 7 municipalités qui ont un plan d'action, seule Montréal a une approche d'AU; Beaconsfield nomme le concept.

Force est de constater que dans l'agglomération, l'AU n'est pas encore une vision partagée.

2^e recommandation : Considérant que le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal vise à guider les choix et les décisions relatifs à l'aménagement du territoire de l'ensemble des municipalités de l'agglomération et que l'AU n'est pas encore une vision partagée de l'agglomération, la Ville de Montréal doit exercer son leadership et inscrire l'AU comme principe structurant du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.



AU et Schéma d'aménagement : pour une île inclusive

Peu d'AU dans le projet de Schéma d'aménagement

Dans l'ensemble du projet de Schéma d'aménagement et de développement à l'étude, l'AU figure à un seul endroit. Il s'agit de l'objectif « Assurer l'AU des nouveaux équipements et favoriser l'adaptation des équipements existants », attaché à l'orientation « Favoriser un cadre de vie de qualité ».

Par son approche inclusive, l'AU vise tous les utilisateurs potentiels d'un lieu et non uniquement quelques usagers. Certes, la performance d'AU d'un équipement existant demeurera moindre que celle d'une nouvelle installation, mais, avec une approche d'AU, le résultat des travaux sera plus bénéfique pour tous les citoyens qu'avec une approche d'adaptation. L'adaptation devrait être réservée à l'espace de type privé, tels le domicile ou le poste de travail, ou encore être en complément de l'AU, lorsque des besoins spécifiques n'ont pu être répondu.

	Accessibilité universelle	Accessibilité	Adaptation
Approche	Inclusive	Par clientèle	Cas par cas
Population visée	Tous les citoyens	Personnes handicapées	Requérant(s)
Besoins considérés	Tous les types de limitations fonctionnelles	Utilisateurs d'un fauteuil roulant manuel	Besoins du(des) requérant(s)
Résultat obtenu	Environnement permettant un usage identique ou similaire, autonome et simultané par tous les citoyens	Environnement permettant un usage limité et différent pour les personnes handicapées	Environnement correspondant aux capacités et aux habitudes de vie du(des) requérant(s)

Ainsi, le Programme dédié à l'AU des immeubles municipaux existants de la Ville de Montréal (2M\$/an au PTI) vise l'AU et non l'adaptation des bâtiments existants.

3^e recommandation : Apporter un correctif afin de viser l'AU non seulement pour les nouveaux équipements, mais également pour les équipements existants.



Traiter l'AU des équipements est insuffisant : AU et vision stratégique

Dans le projet de Schéma d'aménagement, l'AU n'est mentionnée que pour les équipements collectifs.

Or, pour réaliser ses habitudes de vie, faire des choix et participer socialement, le citoyen doit réaliser une série d'actions, à des moments et des endroits différents. C'est ce qu'on appelle la chaîne d'AU.

Maison → Trottoir → Autobus → Métro → Trottoir → Bureau

Chaque maillon de cette chaîne est important, car un obstacle signifie une rupture de la chaîne, avec comme conséquence la difficulté, voire l'impossibilité pour certains citoyens, de participer pleinement. L'équipement collectif n'est qu'un maillon d'une des chaînes, d'où l'importance de planifier l'AU du plus grand nombre possible de maillons et d'inciter la coordination de tous les acteurs agissant sur le territoire, afin d'éviter les ruptures.

Ainsi, la mobilité, le transport collectif, le domaine public, l'habitation, l'activité commerciale, le centre-ville, le patrimoine, la Trame verte et bleue, les institutions d'enseignements et de santé, les lieux d'emploi et les pôles d'activités sont concernés par l'AU.



Concrètement?

Si l'AU n'est pas mentionnée explicitement dans chaque élément de la vision stratégique, pour chaque orientation, dans les principes d'affectation du territoire et de densité d'occupation du schéma d'aménagement, est ce que :

- ✓ Les unités de logement dans les nouveaux quartiers pour famille seront universellement accessibles? Les nouvelles unités d'habitation qu'elles soient privées ou sociales seront universellement accessibles? La mise aux normes de l'habitation dans les quartiers existants comportera des mesures de mise en accessibilité?



- ✓ La mise en accessibilité universelle des différents modes de transport du réseau régulier pourra être complétée dans un horizon acceptable? L'intermodalité sera possible? D'éventuels nouveaux modes de transport collectif seront universellement accessibles? Le transport adapté, important mode complémentaire au réseau régulier, sera développé et soutenu à la hauteur des besoins des utilisateurs?
- ✓ L'aménagement des pistes cyclables permettra d'assurer la sécurité de tous les piétons (conflits à la traversée des intersections et accès aux véhicules de transport en commun)? Les cafés terrasses sur le domaine public seront accessibles à tous? L'innovation en matière d'aménagement de rues (rue partagée, rue complète, etc.) se fera dans une approche AU?
- ✓ Les lieux d'emploi faciliteront l'embauche de personnes ayant des limitations fonctionnelles? Les commerçants et les entreprises seront incités et soutenus dans la mise en accessibilité universelle de leurs installations?
- ✓ Montréal comme métropole culturelle favorisera la participation de tous, tant comme spectateurs, comme artistes que comme travailleurs? L'accessibilité universelle fera partie des critères d'excellence recherchés en matière d'architecture et de design?

4^e recommandation : L'AU doit faire partie de la vision stratégique du Schéma d'aménagement et de développement, de façon à informer les responsables de sa mise en œuvre qu'ils doivent continuellement analyser leurs interventions à la lumière de l'AU.



Le concept d'organisation spatiale et l'AU

Le concept d'organisation spatiale proposé dans le Schéma d'aménagement s'articule autour de l'urbanisation des secteurs vacants, de la transformation de la vocation de certains secteurs et de la consolidation des secteurs établis, tout en préservant les zones d'intérêt écologique et en mettant en valeur les grandes propriétés institutionnelles et les paysages, notamment par la Trame verte et bleue.

L'urbanisation des secteurs vacants permet de construire du neuf, dans une perspective de quartiers complets, durables et AU : infrastructures, bâtiments, espaces verts, mixité d'usages, transports actifs et collectifs. Une bonne performance d'AU pourra être atteinte pourvu qu'on pense à inclure le concept aux objectifs du projet d'urbanisation, dès le début des réflexions.

La transformation de la vocation de certains secteurs peut constituer un défi en matière d'AU. Les infrastructures, les fonctions et les aménagements existants peuvent constituer des obstacles importants; la falaise, les infrastructures et les usages industriels du secteur Turcot-Lachine-Est en sont un exemple. La mise en valeur de tout secteur en transformation devrait prendre en compte des grands obstacles d'AU et faire en sorte d'en minimiser l'impact pour les citoyens.

La consolidation des secteurs établis, qui constituent la grande majorité du territoire de l'agglomération, se concrétise par un grand nombre d'interventions très ciblées dans des milieux où la performance d'AU est variable. Chacune de ces interventions doit être une occasion d'améliorer l'AU du secteur, une réalisation à la fois. Pour ce faire, l'AU doit faire partie de tous les projets, que ce soit le réaménagement d'un parc ou l'agrandissement d'une école dans un secteur résidentiel, le réaménagement d'une rue commerciale, des mesures d'atténuation de la circulation dans une zone scolaire, etc.

L'objectif d'AU doit également être présent dans la mise en valeur du patrimoine, des grandes propriétés institutionnelles, des aires naturelles et de la Trame bleue et verte.

5^e recommandation : Le schéma d'aménagement doit indiquer clairement que l'AU fait partie des objectifs soutenant toute intervention en matière d'organisation spatiale :

- ✓ **Pour tous les nouveaux secteurs, la performance d'AU doit être optimale;**
- ✓ **Pour la transformation de la vocation de certains secteurs, les obstacles à l'AU doivent être identifiés et traités de façon à en minimiser les impacts pour les citoyens;**
- ✓ **Pour la consolidation des secteurs établis, chaque intervention doit faire en sorte d'améliorer la performance d'AU du secteur;**
- ✓ **Les interventions de mise en valeur du patrimoine, des grandes propriétés institutionnelles, des aires naturelles et de la Trame bleue et verte doivent faire en sorte d'améliorer la performance d'AU;**



Favoriser un cadre de vie AU

L'habitation

L'habitation est au cœur du cadre de vie. Le vieillissement de la population, Vivre et vieillir à domicile, Mon choix Mon toit, la visitabilité et la durabilité des habitations sont des tendances qui militent en faveur d'une plus grande accessibilité des habitations.

En 2011, 33 % des Québécois de 15 ans et plus déclaraient avoir une difficulté significative et persistance à réaliser certaines activités de la vie quotidienne¹. Pour eux également, l'abordabilité est un enjeu.

Malheureusement, les réponses apportées en matière d'habitation, à tous les niveaux de décision, relèvent encore d'une vision à court terme et se traduisent par offrir certains logements adaptés ou adaptables aux besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles et soutenir l'adaptation de domicile, une intervention cas par cas répondant aux besoins d'un requérant.

Le Schéma d'aménagement est l'occasion de se doter d'une véritable vision en matière d'AU de l'habitation permettant de constituer un parc résidentiel capable de s'ajuster aux tendances démographiques constatées depuis longtemps. Zonage, Plan particulier d'urbanisme, Règlement de construction, Stratégie d'inclusion du logement social, Programme de rénovation à l'habitation, il ne manque pas d'outils pour planifier la mise en œuvre d'habitations AU.

Le Schéma d'aménagement demeure trop vague en parlant d'innovation en matière d'habitation et en voulant s'assurer d'offrir un habitat de qualité pouvant être adapté en fonction des besoins évolutifs d'une population diversifiée. Il ne mentionne pas comment le faire. Nous proposons l'AU.

6^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner sans équivoque en faveur de l'AU des nouvelles habitations et pour la rénovation des habitations existantes, de sorte que le concept soit intégré aux divers outils municipaux facilitant sa mise en œuvre.

¹ *Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement: méthodologie et description de la population visée 2010-2011*, Institut de la statistique du Québec.



Les équipements collectifs

Les équipements collectifs, en santé et services sociaux, en éducation, en culture, en tourisme ou en sports et loisirs, sont essentiels à un cadre de vie de qualité.

Encore là, les conditions actuelles ne garantissent pas une bonne performance d'AU. La construction et la rénovation de ces équipements sont règlementées par le Code de construction du Québec (CCQ), qui ne comporte que des exigences minimales en matière de conception sans obstacles. Ainsi, le CCQ considère les besoins des personnes se déplaçant en fauteuil roulant manuel et propose des aménagements dédiés, générant une performance loin des attentes en matière d'AU.

Certes, la Ville de Montréal donne l'exemple avec des exigences additionnelles concernant ses propres bâtiments, mais elle contrôle ainsi une partie des équipements collectifs qui s'aménagent sur son territoire. Encore une fois, les outils sont disponibles pour développer davantage l'AU, pensons seulement à la réglementation municipale de construction, aux comités consultatifs d'urbanisme, aux règlements de zonage, aux concours de design, etc.

7^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des nouveaux équipements collectifs et des équipements collectifs existants sur le territoire, notamment en :

- ✓ **S'assurant de l'AU des nouveaux équipements et des équipements existants;**
- ✓ **S'assurant une offre diversifiée d'équipements collectifs AU;**
- ✓ **Favorisant le partage régional des équipements collectifs AU;**
- ✓ **Intégrant l'AU comme critères de localisation des équipements collectifs.**



L'activité commerciale

La vitalité, la variété et la proximité des commerces contribuent à la qualité de vie d'un quartier. Trouver ce dont on a besoin, à proximité de chez soi, est facilitant, agréable et économique en temps. L'AU des commerces fait partie des défis qu'il faut adresser pour favoriser un cadre de vie de qualité.

Tout comme les équipements collectifs, les commerces sont assujettis à des exigences minimums en matière de conception sans obstacles, ne générant pas des installations favorisant une fréquentation par tous les citoyens. Bon nombre d'établissements situés sur des rues commerciales sont aménagés dans des locaux datant d'avant les 1^{res} exigences règlementaires en matière d'accessibilité (1976) et présentant des obstacles aisés à solutionner. Là également, les outils et les occasions existent pour favoriser leur accessibilité : réglementation municipale de construction, règlement d'occupation du domaine public, concours de design, programme d'aide à la rénovation, Projet de réaménagement de la rue Ste-Catherine Ouest.

8^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des commerces sur le territoire, notamment en intégrant l'AU à la stratégie de soutien à la fonction commerciale.

L'aménagement du territoire et la mobilité

À l'échelle du quartier, le design urbain est moteur d'innovation en aménagement du territoire. Les projets se multiplient, souvent inspirés d'expériences européennes : zone de rencontre, rue partagée, rue piétonne, rue complète, mesure d'atténuation de la vitesse, réseau cyclable, etc. Or le fonctionnement des piétons, notamment les piétons ayant des limitations fonctionnelles, doit être pris en compte afin que les nouveaux aménagements soient AU et ne génèrent pas d'inconfort ni d'insécurité. Il est important d'apprendre des projets réalisés pour identifier les bonnes pratiques et les généraliser au bénéfice de tous les citoyens.

9^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des aménagements urbains, des aménagements en faveur des piétons et du design urbain sur le territoire, notamment en :

- ✓ **Ajoutant l'AU aux spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles à considérer lors d'un aménagement;**
- ✓ **S'assurant que l'intensification et la diversification des activités urbaines aux abords du réseau de transport collectif intègrent les principes d'AU;**
- ✓ **En favorisant une architecture AU;**
- ✓ **En favorisant des déplacements AU.**



Le dynamisme de l'agglomération et du centre de métropole

Les secteurs d'emploi

Le taux d'emploi des personnes ayant des limitations fonctionnelles était de 51 % en 2006, comparativement à 75 % pour les personnes sans incapacités². Le Groupe de travail spécial sur les possibilités d'emploi des personnes handicapées, mis sur pied par le gouvernement fédéral, a déclaré au début de 2013 qu'il y a au Canada 795 000 personnes handicapées en âge de travailler et que 340 000 d'entre elles ont fait des études postsecondaires, mais sont sans emploi, même si leur incapacité ne les empêche pas de travailler.

Un des obstacles à l'emploi est l'accessibilité des lieux de travail, que ce soit à cause de l'emplacement, des caractéristiques du bâtiment ou des caractéristiques du poste de travail.

Dans un contexte de vieillissement de la population et de départs à la retraite, favoriser la participation de tous les citoyens au marché du travail est un gage de prospérité future.

10^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des secteurs d'emploi, qu'ils soient à développer ou à consolider, notamment en :

- ✓ **S'assurant d'une desserte par transport collectif AU;**
- ✓ **De la prise en compte des obstacles d'AU dans la transformation des zones d'emploi sous-utilisées;**
- ✓ **Ayant des critères d'AU pour les véhicules financiers permettant de soutenir la modernisation des secteurs d'emploi;**
- ✓ **Ayant des critères d'AU pour le soutien à l'implantation d'entreprises;**
- ✓ **S'assurant de l'AU des infrastructures numériques modernisant les secteurs d'emploi.**

² *Rapport statistique sur l'équité en matière d'emploi de 2006*, Gouvernement du Canada



Le centre-ville

Le centre-ville est le cœur de la métropole et un lieu emblématique pour les Québécois, les citoyens de la région métropolitaine et les touristes. Le centre-ville est également un lieu d'émergence de nombreux projets innovants. Vitrine du savoir-faire et du savoir-être montréalais, il doit être un modèle d'AU et une vraie Destination pour tous.

Pour ce faire, l'AU doit être un ingrédient incontournable de tous les projets. La Ville doit assurer son leadership quant à l'AU du centre-ville et Schéma d'aménagement est un excellent moyen de le communiquer largement.

11^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance d'une vision d'AU pour le centre-ville, qui devra notamment être intégré au Plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville, afin d'en faire une Destination pour tous.

L'accessibilité des pôles d'activités

L'accessibilité des pôles d'activités s'articule autour du transport routier et du transport collectif.

En matière de transport routier, les réaménagements projetés devront permettre aux piétons de circuler de façon confortable et sécuritaire, durant les chantiers comme après les travaux. Les principes d'AU devront être pris en compte.

En matière de transport collectif, tous les projets prévus (Train de l'Est, prolongement du métro, SRB, etc.) devront être accessibles et permettre l'intermodalité pour tous les usagers.

12^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance de l'AU pour tous les moyens mis en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des pôles d'activités, notamment en :

- ✓ **S'assurant de l'AU des interventions visant à mieux desservir certains secteurs ou des secteurs enclavés;**
- ✓ **Intégrant des critères d'AU aux règles d'intégration harmonieuse au tissu urbain;**
- ✓ **Intégrant des critères d'AU pour toute intervention en matière de transport actif ou collectif, favorisant l'intermodalité;**
- ✓ **Intégrant des critères d'AU à la gestion des chantiers;**
- ✓ **Nommant l'importance de l'entretien du réseau routier pour le maintien de la performance d'AU.**



La mise en valeur des territoires d'intérêt

Le patrimoine

La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti posent de nombreux défis en matière d'AU. La protection de caractéristiques témoignant de l'histoire et de notre héritage et la possibilité de fréquentation d'un lieu par tous les citoyens peuvent être en contradiction. La recherche de solutions requiert une analyse spécifique à chaque intervention, il n'existe pas de recette toute faite; les arbitrages sont souvent nécessaires. Rappelons qu'il est possible d'y arriver, comme le démontre le récent agrandissement du Musée des beaux-arts de Montréal. Aménager une nouvelle entrée de plain-pied pour tous sans altérer le caractère monumental d'un bâtiment patrimonial par l'aménagement d'une interminable rampe d'accès peut parfois être la bonne solution.

Pour favoriser cette recherche de solutions dans les interventions de mise en valeur des lieux d'intérêt et éviter que patrimoine ne soit synonyme d'exclusion, il est important que l'AU soit mentionnée lorsqu'il est question de patrimoine dans le Schéma d'aménagement.

13^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance de considérer l'AU lors de la mise en valeur du patrimoine, notamment en :

- ✓ **S'assurant que les règles de protections et de mise en valeur aient une flexibilité suffisante pour permettre les arbitrages nécessaires entre AU et patrimoine;**
- ✓ **S'assurant d'une intégration harmonieuse des interventions requises pour rendre les lieux accessibles.**

La Trame verte et bleue

La Trame verte et bleue est constituée de destinations urbaines, de destinations d'intérêt, de parcours récréatifs et d'un réseau d'équipements et d'infrastructures en lien avec l'eau. Ces très nombreuses composantes et les parcours qui les relie doivent permettre une expérience et un usage comparables pour tous les usagers. Le concept de chaîne d'AU prend ici toute son importance et doit être explicitement mentionné.

14^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance d'inclure l'AU dans toutes les interventions visant à mettre en valeur la Trame verte et bleue, afin de permettre à tous les citoyens de s'approprier ce réseau distinctif de Montréal.



Affectation du sol et densité d'occupation

En permettant certaines mixités d'usages dans les grandes affectations du territoire, le Schéma d'aménagement générera des quartiers plus complets. Dans les zones à dominantes résidentielles, les commerces, les bureaux et les équipements collectifs de proximité devraient non seulement être autorisés, mais plutôt être encouragés, réduisant le recours à la voiture et favorisant la vie de quartier et l'appropriation par les citoyens.

Les seuils de densité d'occupation du sol proposés, plus élevés dans les secteurs urbanisés et des pôles de transport collectif, permettront de viabiliser les commerces et les services de proximité, ce qui est une bonne chose.

Cependant, ils doivent être déterminés en lien avec les orientations et les objectifs en matière d'habitation, ainsi qu'avec les règles de zonage. Actuellement, la densification résultant du prix des terrains et des infrastructures, conjuguée aux hauteurs autorisées et aux exigences règlementaires de construction, ont pour résultat la construction de plex de 8 unités et de 3 ½ étages, deux unités de logement étant en demi-sous-sol. Ces constructions sont totalement inaccessibles et n'ont aucun potentiel pour le devenir un jour. Le Schéma d'aménagement doit absolument adresser cette question et s'assurer de la cohérence entre les seuils de densité proposés et les autres orientations et objectifs.

15^e recommandation : Les seuils de densité proposés dans le Schéma d'aménagement doivent être conjugués avec la réglementation de zonage et la réglementation de construction de façon à ne pas générer l'aménagement d'unités d'habitation non accessibles.

AU dans le document complémentaire

Le document complémentaire du Schéma d'aménagement contient les règles et les critères minimaux dont les municipalités et les arrondissements s'inspireront pour modifier leurs règlements d'urbanisme.

L'AU s'inscrit parfaitement dans le contenu facultatif du document complémentaire et devrait y figurer, avec des indications précises pour une mise en œuvre à l'échelle du quartier, de la rue et du bâtiment.

Il s'agit du moyen prévu par la Loi pour amener les municipalités et les arrondissements à adopter des politiques cohérentes au niveau de l'agglomération.

16^e recommandation : Le document complémentaire du Schéma d'aménagement doit comporter une section traitant des dispositions particulières à l'AU.

17^e recommandation : La définition de l'AU doit être ajoutée au glossaire du Schéma d'aménagement.



Dix-sept recommandations pour une île inclusive

1^{re} recommandation : Considérant l'engagement de la Ville de Montréal en faveur de l'AU, il est incontournable que l'AU guide les futures décisions d'aménagement et de développement de la Ville de Montréal.

2^e recommandation : Considérant que le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal vise à guider les choix et les décisions relatifs à l'aménagement du territoire de l'ensemble des municipalités de l'agglomération et que l'AU n'est pas encore une vision partagée de l'agglomération, la Ville de Montréal doit exercer son leadership et inscrire l'AU comme principe structurant du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

3^e recommandation : Apporter un correctif afin de viser l'AU non seulement pour les nouveaux équipements, mais également pour les équipements existants.

4^e recommandation : L'AU doit faire partie de la vision stratégique du Schéma d'aménagement et de développement, de façon à informer les responsables de sa mise en œuvre qu'ils doivent continuellement analyser leurs interventions à la lumière de l'AU.

5^e recommandation : Le schéma d'aménagement doit indiquer clairement que l'AU fait partie des objectifs soutenant toute intervention en matière d'organisation spatiale :

- ✓ Pour tous les nouveaux secteurs, la performance d'AU doit être optimale;
- ✓ Pour la transformation de la vocation de certains secteurs, les obstacles à l'AU doivent être identifiés et traités de façon à en minimiser les impacts pour les citoyens;
- ✓ Pour la consolidation des secteurs établis, chaque intervention doit faire en sorte d'améliorer la performance d'AU du secteur;
- ✓ Les interventions de mise en valeur du patrimoine, des grandes propriétés institutionnelles, des aires naturelles et de la Trame bleue et verte doivent faire en sorte d'améliorer la performance d'AU.

6^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner sans équivoque en faveur de l'AU des nouvelles habitations et pour la rénovation des habitations existantes, de sorte que le concept soit intégré aux divers outils municipaux facilitant sa mise en œuvre.



7^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des nouveaux équipements collectifs et des équipements collectifs existants sur le territoire, notamment en :

- ✓ S'assurant de l'AU des nouveaux équipements et des équipements existants;
- ✓ S'assurant une offre diversifiée d'équipements collectifs AU;
- ✓ Favorisant le partage régional des équipements collectifs AU;
- ✓ Intégrant l'AU comme critères de localisation des équipements collectifs.

8^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des commerces sur le territoire, notamment en intégrant l'AU à la stratégie de soutien à la fonction commerciale.

9^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des aménagements urbains, des aménagements en faveur des piétons et du design urbain sur le territoire, notamment en :

- ✓ Ajoutant l'AU aux spécificités de la trame urbaine, du cadre bâti et des caractéristiques naturelles à considérer lors d'un aménagement;
- ✓ S'assurant que l'intensification et la diversification des activités urbaines aux abords du réseau de transport collectif intègrent les principes d'AU;
- ✓ En favorisant une architecture AU;
- ✓ En favorisant des déplacements AU.

10^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit se positionner clairement sur l'AU des secteurs d'emploi, qu'ils soient à développer ou à consolider, notamment en :

- ✓ S'assurant d'une desserte par transport collectif AU;
- ✓ De la prise en compte des obstacles d'AU dans la transformation des zones d'emploi sous-utilisées;
- ✓ Ayant des critères d'AU pour les véhicules financiers permettant de soutenir la modernisation des secteurs d'emploi;
- ✓ Ayant des critères d'AU pour le soutien à l'implantation d'entreprises;
- ✓ S'assurant de l'AU des infrastructures numériques modernisant les secteurs d'emploi.

11^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance d'une vision d'AU pour le centre-ville, qui devra notamment être intégré au Plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville, afin d'en faire une Destination pour tous.



12^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance de l'AU pour tous les moyens mis en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des pôles d'activités, notamment en :

- ✓ S'assurant de l'AU des interventions visant à mieux desservir certains secteurs ou des secteurs enclavés;
- ✓ Intégrant des critères d'AU aux règles d'intégration harmonieuse au tissu urbain;
- ✓ Intégrant des critères d'AU pour toute intervention en matière de transport actif ou collectif, favorisant l'intermodalité;
- ✓ Intégrant des critères d'AU à la gestion des chantiers;
- ✓ Nommant l'importance de l'entretien du réseau routier pour le maintien de la performance d'AU.

13^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance de considérer l'AU lors de la mise en valeur du patrimoine, notamment en :

- ✓ S'assurant que les règles de protections et de mise en valeur aient une flexibilité suffisante pour permettre les arbitrages nécessaires entre AU et patrimoine;
- ✓ S'assurant d'une intégration harmonieuse des interventions requises pour rendre les lieux accessibles.

14^e recommandation : Le Schéma d'aménagement doit nommer l'importance d'inclure l'AU dans toutes les interventions visant à mettre en valeur la Trame verte et bleue, afin de permettre à tous les citoyens de s'approprier ce réseau distinctif de Montréal.

15^e recommandation : Les seuils de densité proposés dans le Schéma d'aménagement doivent être conjugués avec la réglementation de zonage et la réglementation de construction de façon à ne pas générer l'aménagement d'unités d'habitation non accessibles.

16^e recommandation : Le document complémentaire du Schéma d'aménagement doit comporter une section traitant des dispositions particulières à l'AU.

17^e recommandation : La définition de l'AU doit être ajoutée au glossaire du Schéma d'aménagement.



SOCIÉTÉ LOGIQUE

3210, rue Rachel Est | Montréal (Québec) Canada H1W 1A4

Téléphone : 514 522-8284 | www.societelogique.org | info@societelogique.org