

MÉMOIRE SOLIDARITÉ SAINT-HENRI PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2050



SOLIDARITÉ
SAINT-HENRI

SOMMAIRE

Introduction	_____	Page 3
Partie 1	_____	Page 4
Chapitre 1	_____	Page 4
Chapitre 2	_____	Page 4
Orientation 1	_____	Page 5
Orientation 2	_____	Page 7
Orientation 3	_____	Page 8
Orientation 4	_____	Page 9
Orientation 5	_____	Page 10
Orientation 6	_____	Page 10
Orientation 7	_____	Page 11
Orientation 8	_____	Page 11
Orientation 9	_____	Page 12
Orientation 10	_____	Page 12
Chapitre 3	_____	Page 13
Chapitre 5	_____	Page 14
Chapitre 6	_____	Page 15
Partie 2	_____	Page 16
Annexe	_____	Page 18




Introduction

Pour introduire notre proposition de mémoire sur cette première version de Plan d'Urbanisme et de Mobilité à l'horizon 2050, nous souhaitons tout d'abord souligner un sentiment paradoxal puisque les points forts de ce document nous semblent aussi être à l'origine de ses limites.

En effet, la densité du document permet une certaine exhaustivité dans les thématiques abordées et une vision qui met de l'avant une volonté de prendre l'aménagement et la mobilité dans toute leur complexité. Néanmoins, cette exhaustivité représente dans le même temps une source d'inquiétude sur les moyens et possibilités d'atteindre l'intégralité des objectifs définis.

D'autre part, si le nombre important de chapitres et d'orientations donne à voir beaucoup de facettes de l'urbanisme et de la mobilité, nous regrettons le manque de liens entre eux alors que certains nous apparaissent complémentaires. A la lecture d'un projet aussi sectorisé, bien que compréhensible étant donné la richesse des données, nous avons visualisé un risque de manquer des transversalités et des applications réellement intersectionnelles.

Si nous verrons dans notre troisième partie les détails des recommandations et positionnements de Solidarité Saint-Henri vis-à-vis de cette version du PUM, nous pouvons d'ores-et-déjà énoncer quelques impressions générales :

-  Une vision globale intégrant des enjeux à la fois humains, écologiques et urbanistiques
-  Un manque de mesures coercitives pour réellement faire face au marché privé de l'immobilier et créer un parc hors spéculation de qualité et à hauteur des besoins
-  Une participation et concertation insuffisamment intégrées à la planification

1

LECTURE À L'ÉCHELLE DU QUARTIER DE SAINT-HENRI ET RECOMMANDATIONS GLOBALES

En tant que table de quartier, nous avons souhaité réaliser une double lecture de ce document. Une première grille de lecture nous permet d'analyser au prisme du quartier de Saint-Henri les implications concrètes des orientations du PUM 2050. Il s'agit notamment de mettre en lumière de potentielles contradictions entre des objectifs souhaités et des revendications de terrain qui n'ont pas été prises en compte alors qu'elles répondaient d'ores-et-déjà à ce qui est annoncé pour la suite.


La deuxième lecture nous permet de nous décentrer des enjeux d'aménagement spécifiques à Saint-Henri pour s'orienter vers une vision plus globale d'objectifs favorisant des territoires efficacement inclusifs, résilients et équitables.

CHAPITRE 1 - LA VISION DU MONTRÉAL DE DEMAIN : POUR UNE VILLE VERTE, JUSTE ET RÉSILIENTE



Approche Quartiers Inclusifs et Résilients (QIR) : équité, lutte à l'itinérance et à la marginalisation

Saint-Henri

→ Quels critères de priorisation des territoires ? La CDC Solidarité Saint-Henri se questionne sur les critères et indicateurs choisis ([Lien avec orientation 6](#)) 

→ Le Collectif "A Nous la Malting !" propose un projet inclusif et résilient qui devrait obtenir plus de soutien de la part de la Ville

→ Demande de soutien financier pour des projets de lutte à l'itinérance et à la marginalisation avec des cessions de terrains publics pour des sommes symboliques (ex : terrain à l'angle Saint-Ambroise et Saint-Rémi pour des logements spécialisés)

Montréal

Intensification urbaine :

→ Quelles latitudes sur constructions ? Quels liens avec PL31 ? Quelles réglementations urbaines ?

→ "Dans les quartiers en transformation, la Ville adopte un positionnement fort et affirmé en faveur de la mixité sociale", comment cette mixité sociale est-elle favorisée ? Proposition de faciliter l'acquisition de terrains/immeubles locatifs pour OBNL, coopératives et autres organismes hors spéculation

CHAPITRE 2 : LA STRATÉGIE MONTRÉALAISE



ORIENTATION 1 : ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT ET LA CONSOLIDATION DE RÉSEAUX ACTIFS ET COLLECTIFS ACCESSIBLES ET DE QUALITÉ



Objectif 1.1 : Assurer la sécurité et le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons :

Saint-Henri

→ Demande de chiffres sur les changements effectués (nombre d'intersections, modalités de repérage), en lien avec l'outil d'aide à la décision mentionné dans le chapitre 7 objectif 1.1

→ Dans le Plan de développement populaire de Saint-Henri en 2017 des recommandations avaient été faites en matière de sécurisation des intersections et toutes n'ont pas été suivies

→ Eclairage public demandé par les aîné.es de Saint-Henri

Montréal

→ Cibles 2050 basses, proposition de 80% de déplacements en transport collectif/actif



Objectif 1.2 : Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 2050:

Saint-Henri

→ La demande de pistes cyclables pour les rues Saint-Ambroise et Notre-Dame dans le Plan de développement populaire de 2017 de Saint-Henri n'a pas été prise en compte dans le dernier Plan vélo de l'arrondissement



Objectif 1.3 : Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population :

Saint-Henri

→ Constat : manque de supports à vélos à Saint-Henri

→ Demande de financements des cours de vélo pour adultes et enfants

→ Atelier de réparation communautaire à Saint-Henri

Montréal

→ Attention : est-ce qu'on considère les marquages au sol comme réel aménagement en réseau cyclable ?



Objectif 1.4 : Promouvoir un accès équitable aux réseaux de transport collectif pour l'ensemble de la population :

Saint-Henri

→ Projet accessibilité métro quelle échéance ?

→ Chap.7 évoque l'accessibilité universelle et notamment la trame urbaine environnante, non prise en compte malgré les recommandations dans la refonte des bus pour le Sud-Ouest (aucune desserte en autobus des stations de métro accessibles PMR...)

→ Zone non-couverte entre Saint-Rémi et Atwater pour la partie sud du quartier (entre Notre-Dame et le Canal)

Montréal

→ Enjeux de concordance entre la piétonnisation et le transport adapté qui ne peut se rendre jusqu'à la porte des PMR → peut faire du lien avec chap.7 qui aborde la notion de porte-à-porte mais pas de lien avec la piétonnisation

→ Qu'est-ce qui rentre dans la catégorie ZPP ?

→ Tarification sociale prévue dans chap.7, quelle échéance ? Demande de gratuité pour certains publics



Objectif 1.5 : Concourir à l'amélioration de la performance des réseaux et de l'expérience de déplacement en transport collectif

Montréal

→ Demander un délai pour étudier la refonte des réseaux de bus entre septembre 2024 et janvier 2025. Travail concerté entre STM et TQ pour enquête de satisfaction ? Soutien de la Ville dans ce projet et pour les prochaines modifications majeures du réseau ?

→ Faire le lien avec mise en œuvre chap.7, un appui à la STM est prévu dans la refonte du réseau d'autobus, proposition d'intégrer les partenaires communautaires

→ Chap.7 : Avec STM/SPVM/Société développement social coordonner déploiement et ressources pour sécurité transports avec accompagnement personnes situation d'itinérance vers ressources adaptées : Pourquoi pas avec le milieu communautaire ?

→ Chap.7 : Etudier potentiel ajout nouvelles stations ou gares dans infrastructures existantes : pour REM ajouts station Griffintown-Bernard-Landry et Bridge-Wellington, pour trains 4 gares → Quels mécanismes de lutte à la gentrification ? Avis des partenaires/tables de quartier ?



Objectif 1.6 : Soutenir un développement judicieux et rapide du réseau de transport collectif structurant :

Montréal

→ Arguments pour se justifier d'une augmentation des prix, en dépit de cela nous revendiquons : des tarifs évolutifs et/ou la gratuité pour certains publics cibles

→ Chap.7 : mention tarification sociale, pourquoi non indiquée à cet endroit ?

→ Chap.7 : Requérir du gouvernement provincial et instances métropolitaines la priorisation du développement du réseau de transport collectif sur base besoins actuels observés et développements urbains projetés → Toujours pas de mention des partenaires communautaires pour le recensement des besoins ?

→ Chap.7 : Exiger participation directe Ville et STM processus planification projets majeurs d'infrastructures de transport collectif → Même commentaire que précédemment, quid du communautaire ou TDQ ?

→ Chap.7 : Réaliser analyses mobilité et intégration urbaine complémentaires et ciblées → Études mais pas de mention de participation citoyenne ou d'organismes représentants ?

→ Chap.7 : Réseau tramway 2040 : en lien avec Projet structurant de l'Est et grand Sud-Ouest → Consultations des collectifs citoyens engagés ?



ORIENTATION 2 : MODULER L'INTENSIFICATION URBAINE AFIN D'EN MAXIMISER LES CO BÉNÉFICES :



Cf. arguments Chapitre 1

Montréal

Important d'avoir une mixité de densification qui ne favorise pas la création de logements par des promoteurs immobiliers privés qui génèrent des profits importants



Objectif 2.1 : Orienter l'intensification urbaine selon l'accès au transport collectif structurant :

Montréal

→ Chap. 7 : Identifier et caractériser secteurs desservis dont zonage unifamilial exclusif → opportunités d'autoriser autres typologies résidentielles : favoriser les constructions sociales



Objectif 2.2 : Favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte en consolidant les ressources du quotidien :

Montréal

→ Contre-exemple : Griffintown, quartier nouveau où les ressources ont eu du mal à suivre les nouveaux logements

→ Hauteur bâti : "de manière équivalente à la largeur de la voie publique, afin de préserver une proportion harmonieuse (...) selon un principe de doublement par rapport au cadre bâti existant afin de permettre une évolution des formes bâties adaptées à leur milieu d'insertion." Manque de clarté sur les limites maximales, risque de se retrouver progressivement avec des hauteurs et densité démesurées à cause de cette grande latitude (ex : si je peux doubler par rapport à la moyenne du cadre bâti, risque d'avoir une moyenne presque doublée dans 10 ou 15 ans).

→ Chap.7 : Encourager l'adoption de planification détaillée, concertée, dans les secteurs d'intensification élevée → Pas de détails ou d'orientation sur les types, niveaux, de concertation



Objectif 2.3 : Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité du cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté :

Saint-Henri

→ Chap.7 : Développer un mécanisme de planification concertée avec les différentes parties prenantes et acteurs clés contribuant à l'offre de services aux citoyennes et citoyens dans le cadre de projets générant une augmentation de l'offre de logements : articuler les besoins équipements collectifs, parcs et EV → Pas de soutien suffisant à la Malting pour permettre de développer des logements sociaux et communautaires, quels engagements auprès des acteurs hors marché locaux pour faciliter le développement d'offres de service ?

Montréal

→ "Elle encourage également les arrondissements à se doter d'un nouvel outil en adoptant un règlement relatif au zonage incitatif" → procédure introduite en juin 2023 dans LAU PL.16, procédure volontaire d'entente entre l'arrondissement et le demandeur de permis → demande d'un positionnement plus coercitif.

→ Chap.7 : Encourager arrondissements à adopter règlement sur zonage incitatif, en vertu LAU, afin de générer des cobénéfices en échange possibilité atteindre capacité développement supplémentaire → Pourquoi pas obligatoire?

→ Chap.7 : Modifier les outils réglementaires permettant de maximiser les cobénéfices en lien avec l'approche d'intensification urbaine : règlement cession terrain ou versement somme pour maintien/amélioration parcs et terrains de jeux et préservation EN ou centre service scolaire → Quelles modifications ? Quelle égalité entre quartiers ?

ORIENTATION 3 : BÂTIR LES CONDITIONS D'UNE ABORDABILITÉ PÉRENNE ET D'UNE QUALITÉ DE L'HABITATION :

Montréal

→ Besoins projetés en matière d'habitation : "la population montréalaise continuera de croître dans les prochaines décennies, principalement alimentée par l'immigration internationale" → la cause de la crise du logement n'est pas l'immigration mais le manque de mesures pour protéger les locataires et socialiser le parc immobilier

→ Vu les chiffres, besoin de réglementations plus sévères, d'un encadrement des loyers

→ Obligations des 20% de logements sociaux (sans possibilité de contrepartie financière)

 Objectif 3.2 : Accroître le patrimoine collectif de logements à l'abri de la spéculation :


Montréal

→ Cf. arguments précédents

→ Cible 2050 - 20% minimum

→ Quels pouvoirs municipaux pour influencer concrètement le marché et favoriser le hors-marché ? Obtentions de permis, cessions de terrain, obligations pourcentage de logements hors marché, droit de préemption, mise en réserve, soutien de groupes porteurs de logements sociaux.

→ Chap. 7 : "Multiplier efforts pour projets hors marché, notamment sociaux : contributions directes (Fonds logement social métropolitain, terrains municipaux à disposition)", "Poursuivre l'application du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial et en bonifier les retombées en arrimant les zones d'abordabilité avec les secteurs d'intensification intermédiaire et élevée", se servir du zonage incitatif, représentation aux différents paliers de gouvernement → insuffisant, cf. recommandations ci-dessus. De plus, le logement abordable n'est pas réellement abordable pour tous. On doit se concentrer sur le logement social hors-marché.

 Objectif 3.3 : Assurer l'abordabilité et la rénovation du parc de logements locatifs et offrir des conditions de logements décentes :

Montréal

→ Cf. arguments précédents

→ Contrôler et obliger les propriétaires privés dans la rénovation de logements

→ Chap. 7 : bonnes idées comme la redevance à la vacance mais pas de perspectives sur la concrétisation de la stratégie proactive d'inspection (quels liens avec réglementation selon les retours de l'inspection, cf. commentaire précédent), quels financements et modalités d'application pour le Programme d'aide à la rénovation d'immeubles locatifs abordables ?

 Objectif 3.4 : Renforcer le niveau de qualité de l'habitat, de l'immeuble au milieu de vie

Montréal

→ Quels leviers ? Obligations réglementaires pour projet construction ?

→ Chap. 7 : proposition d'utilisation de l'outil "Trousse de qualité" du Bureau du design, rien sur l'obligation d'accessibilité PMR des ERP


 **ORIENTATION 4** : DYNAMISER LES ESPACES À VOCATION ÉCONOMIQUE ET COMMERCIALE PAR UNE ORGANISATION STRATÉGIQUE ET ÉCORESPONSABLE DU TERRITOIRE :

Saint-Henri

→ Pour le PDUES Turcot, études et mesures d'atténuation encore nécessaires, pas d'études pour savoir si les efforts effectués sont suffisants


Montréal

→ Attention nuisances non mentionnées (qualité air, eau, bruits, chaleurs etc), quelles garanties mesures d'atténuation ?

 Objectif 4.1 : Accroître l'offre immobilière et la diversité d'activités à vocation économique dans les secteurs à caractère industriel :

Montréal

→ Faire des liens avec les trames vertes et bleues

 Objectif 4.2 : Améliorer l'accessibilité, l'attrait et l'intégration urbaine des secteurs à caractère industriel :

Montréal


→ Liens à faire avec l'orientation 10 

→ Cible pour 2050 demandée : 100% des pôles d'emplois soient accessibles en transport collectif structurant

 Objectif 4.3 : Renforcer la vitalité des artères et noyaux commerciaux de proximité :


Saint-Henri

→ La cartographie des structures commerciales et l'accessibilité des commerces d'alimentation ne semble pas présenter Saint-Henri comme un milieu de vie à faible accessibilité, hors les réalités de terrain nous montrent de vrais enjeux d'accès à l'alimentation dans toute la partie ouest du quartier. Quels sont les critères ?

 Objectif 4.4 : Repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques ciblés pour accroître leur attrait et la qualité de leur intégration urbaine :

Saint-Henri


→ Faire du Pôle Gadbois un exemple dans le Sud-Ouest en la matière ? Les nouveaux projets de grands ensembles ont-ils des critères spécifiques à respecter pour rejoindre ce type de modèle ?

 Objectif 4.5 : Optimiser l'occupation des espaces de bureau et les conditions d'accueil d'activités culturelles et de services à haute valeur ajoutée :

Montréal

→ Agriculture urbaine sur les toits ? Comment favoriser cette optimisation ?
→ Mentionner les difficultés de locaux pour les organismes communautaires

ORIENTATION 5 : REPARTAGER ÉQUITABLEMENT L'ESPACE DE LA RUE :

 Objectif 5.1 : Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile :


Montréal

→ Cf. [commentaire 1.4](#) 
→ Cible 2050 - 50%

ORIENTATION 6 : RENFORCER L'OFFRE ET L'ACCÈS DES LIEUX DE LA VIE COLLECTIVE COMME SOUTIEN À L'ÉQUITÉ ET À LA VIE DE QUARTIER:


Montréal

→ Lien introduction Chapitre 1 sur critères priorisation ? 

 Objectif 6.2 : Renforcer la résilience et le contact avec la nature dans les lieux de la vie collective


Montréal

→ Cf. [recommandation obligation verdissement projet immobilier](#) 

 Objectif 6.3 : Assurer la qualité et la flexibilité des lieux de la vie collective

Saint-Henri


→ initiatives d'occupation temporaire, "en assurant des aménagements répondant aux besoins d'appropriation libre", projet possible avec le collectif "A Nous la Malting!"

 Objectif 6.4 : Renforcer la vocation des lieux de vie collective comme des espaces inclusifs d'appropriation citoyenne

Saint-Henri


→ Revendications similaires dans le projet du Collectif "A Nous la Malting!", soutien insuffisant de la Ville

 **ORIENTATION 7 :** VALORISER LE PATRIMOINE ET LES PAYSAGES QUI PARTICIPENT AU CARACTÈRE PLURIEL DE L'IDENTITÉ MONTRÉLAISE

 Objectif 7.1 : Mettre en valeur les territoires et les paysages emblématiques montréalais :

Montréal


→ Pas de liens avec les hauteurs de construction ? 

 Objectif 7.2 : Soutenir l'émergence et la mise en valeur des paysages locaux et des secteurs patrimoniaux :

Montréal

→ Quels liens avec intensification, quelles réglementations ? cf. commentaire précédent

 **ORIENTATION 8 :** ACCROÎTRE LA PLACE DE LA NATURE ET DE LA BIODIVERSITÉ URBAINE :

 Objectif 8.1 : Contribuer de manière importante à l'atteinte de la cible de 10% du territoire terrestre protégé de l'agglomération de Montréal :

Montréal

→ "il faut privilégier les initiatives de protection de ces milieux plutôt que d'accepter des compensations", Quelles ententes ? Systématisation ? Pourquoi refuser compensation pour protection environnement mais pas pour logement social ?

→ Rien sur l'utilisation des pesticides ?

- 📌 Objectif 8.2 : Restaurer et favoriser la connectivité écologique des milieux naturels terrestres et des rives :

Montréal

→ Cibles 2050 - 40% minimum

- 📌 Objectif 8.3 : Rehausser la biodiversité urbaine et améliorer la résilience des milieux urbanisés :

Montréal

→ Faire lien orientation 4 

👉 **ORIENTATION 9** : AMÉLIORER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE ET LA RÉSILIENCE DES BÂTIMENTS, DES TERRAINS ET DES INFRASTRUCTURES D'UTILITÉ PUBLIQUE

- 📌 Objectif 9.2 : Augmenter la résilience aux aléas climatiques des bâtiments, des terrains, des infrastructures et des équipements d'utilité publique :

Montréal

→ Cf. orientation 8 et liens orientation 4 

👉 **ORIENTATION 10** : TRANSFORMER LA MOBILITÉ MOTORISÉE ET LIMITER SES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX URBAINS ET DE SANTÉ PUBLIQUE

- 📌 Objectif 10.1 : Réduire l'emprise au sol des stationnements pour agir sur la motorisation

Saint-Henri

→ Pas de projet prévu au Nord-Ouest de la voie ferrée sur la rue Saint-Rémi → verdissement, agriculture urbaine, stationnement durable ?

- 📌 Objectif 10.3 : Favoriser une mobilité décarbonée dans tous les milieux :

Montréal

→ "pour atteindre l'objectif d'une métropole décarbonnée en 2050" Vs. objectif 0 émission GES 2040 cité en intro de l'orientation, pourquoi pas même temporalité ?

→ Attention accessibilité devant porte aux PMR (taxis et/ou ambulances peuvent-ils circuler jusque chez la personne), cf. [commentaire orientation 1.4](#) 

- 📌 Objectif 10.5 : Minimiser l'effet de barrière créé par les grandes infrastructures de transport existantes et favoriser la santé et le bien-être des populations riveraines :

Saint-Henri

→ Zone intersection A15-A20, pôle Gadbois ? Autres projets ? Suites PDUES ?

CHAPITRE 3 : LES TERRITOIRES EMBLÉMATIQUES



3.1.1 Contexte et localisation du secteur

Montréal

→ Canal Lachine qu'est-ce qui est considéré ? Comment est envisagée la valorisation du patrimoine lié au paysage industriel de Montréal ?



3.1.2 Reconnaissance et sauvegarde

Montréal

→ Plus loin que la reconnaissance, quelles actions ?



3.1.3 Enjeux d'aménagement et de mobilité auxquels il faut répondre

Montréal

→ Quels efforts déjà effectués ?

→ Quels services écologiques associés aux milieux ?

→ Faire des liens avec initiatives de surveillance et de dénonciation des déversements dans l'Est de Montréal

→ Dénonciation d'une place du récréatif plus importante que la protection de la biodiversité



3.1.4 Objectifs pour le territoire emblématique de l'archipel et ses cours d'eau

Montréal

→ Mobilité durable entre les îles réellement durable ? Création d'un nouveau besoin en créant un nouveau service (étude de besoins réalisée) ?

→ Quelle réelle place des communautés autochtones dans les réflexions liées aux cours d'eau ?



3.1.5 Sous-territoires

Saint-Henri

→ Quelles possibilités de soutien de Saint-Henri et des quartiers du Sud-Ouest dans la protection des rapides de Lachine ?

Montréal

→ Suppression de l'automobile sur certaines îles ?

CHAPITRE 5 : LES AFFECTATIONS DU SOL

Affectations du sol

Saint-Henri

→ Espace vert local : quid du renouvellement du Plan parcs et espaces verts du Sud-Ouest ? Quels liens avec le PUM ?

Montréal

→ Etude impact pour chaque zone industrielle (pas uniquement terrains cités dans document complémentaire : autoroute, voie rapide, voie débit important, gare triage ferroviaire, voie ferrée)

→ Activités diversifiées : reconnaissance des constructions résidentielles existantes avant PUM → ajouter "sans augmentation possible du nombre de logement"

→ Usage agricole : rien sur l'usage des pesticides !

→ Espace vert local : gestion écologique ?

CHAPITRE 6 : LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Patrimoine:

Saint-Henri

→ Demander analyse respect critères d'immeuble patrimonial industriel pour la Malting ?

Intensification urbaine :

Montréal

→ Pas de densité maximale mentionnée ?

Séquences urbaines :

Montréal

→ Consultation pour développement ou redéveloppement séquences urbaines ?

✦ Lignes de hauteur :

Montréal

→ Pas assez coercitif, trop de latitude ? Exiger possibilité de dépassement uniquement dans le cadre de logements sociaux ou d'habitat collectif ou communautaire. Hauteur maximale à définir dans tous les cas

✦ Accès lieux de vie collective, équité :

Montréal

→ 8 logements et moins pour personnes en situation d'instabilité résidentielle dans zone résidentielle, pourquoi si peu ?

✦ Affectation du sol :

Montréal

→ Pas d'usages sensibles dans les limites de <300m autoroute/voie rapide/gare triage ou <30m voie débit important/voie ferrée avec ou sans mesures d'atténuation peu importe le niveau sonore ou de vibration

2

RECOMMANDATIONS ET POSITIONNEMENTS

Cette deuxième partie a pour objet de synthétiser les revendications et positionnements pour notre table de quartier dans la prise en compte globale du document :

1. Équité territoriale : terme qui revient très souvent dans le PUM : définition et sélection des critères partagées avec les TQ
2. Gouvernance partagée et participation : énoncée dans l'introduction comme suit : “La gouvernance doit notamment favoriser la prise en compte et la participation des usagers et usagers en situation de vulnérabilité, la lutte contre toutes les formes de discrimination et la réconciliation avec les peuples autochtones.”, nous ne retrouvons pas de mesures concrètes derrière les formulations parsemées dans le document de consultation des peuples autochtones ou des personnes concernées. Nous voulons un plan avec des objectifs pour la gouvernance partagée et la participation. Nous souhaitons également l'intégration des tables de quartier, avec une place définie et significative, au processus d'évaluation de la politique publique dès les premières étapes et tout au long du projet
3. Ajouts de cibles qualitatives autour du bien-être des populations dans leur environnement
4. Plus de clarté dans la priorisation de toutes les actions présentées, une définition claire des échéanciers et les moyens mis à contribution
5. Une meilleure prise en compte des effets d'écogentrification et de gentrification, jamais nommés dans le PUM, avec des mesures concrètes et des moyens qui favorisent un verdissement égalitaire et des milieux de vie complètement abordables (pas uniquement les logements)
6. Des réglementations plus coercitives en termes de :

Logements :

- 20% de logements sociaux non négociables dans tout projet de construction (sans possibilité de compensation financière)
- Planification des mises en réserve et droits de préemption de la Ville
- Une pression sur les différents paliers de gouvernement pour des mesures d'encadrement des loyers (ex : gel des loyers)
- Contrôle et mesures pour garantir la rénovation et la salubrité des bâtiments sur le marché privé
- Mesures prioritaires de soutien financier et logistique dans le développement d'offres de logements sociaux (ex : la Ville de Sherbrooke a décidé de prioriser les dossiers de logements hors marché spéculatif dans l'obtention de permis de construction)
- Encadrement des logements commerciaux type Airbnb
- Proposer des solutions de logement structurantes pour les personnes en situation d'itinérance

Affectation des sols :

- Une densité, une intensité et une hauteur maximale plus contrôlées et limitées (cf. commentaires chap.5 et chap.6)
- Des limites aux changements de zonage (pas d'usage sensible à proximité de nuisances) et des études et consultations systématiques pour des affectations proches de zones de nuisance (sonore, vibration, air)
- L'application d'un zonage différencié

Protection de l'environnement :

- 10% de surface favorisant l'adaptation aux changements climatiques obligatoire pour les projets de construction et rénovation
- Interdiction de l'usage des pesticides
- Contrôle et mesures contre les déversements et pollutions dans les cours d'eau

7. Des efforts accrus en termes d'accessibilité universelle :

- Que la diminution voire suppression de l'automobile se fasse en bonne intelligence avec les services de transport adapté aux PMR
- Accessibilité universelle urgente et prioritaire des transports collectifs
- Des toilettes publiques dans l'espace public
- Des tarifs sociaux de transport collectif et la gratuité pour certains publics cibles
- Intégrer systématiquement la notion d'accessibilité universelle dans les études de projets de rénovation et de construction
- Effectuer un registre consultable en ligne des services et logements accessibles universellement

8. Prévoir dans la planification un arrimage avec d'autres domaines absents du PUM mais sur lesquels celui-ci aura une influence notamment en termes d'accessibilité : santé, éducation

9. Plus de clarté sur la mise en œuvre locale du PUM pour une équité d'application entre territoires

10. Revoir la prise en compte du rapport de l'OCPM qui nous semble que partiellement respecté dans la version proposée du PUM :



Comparaison Rapport OCPM :

- Recommandation 1 : Participation et représentativité citoyenne : manque de mise en oeuvre globale et concrète de cette participation et représentativité (bien que nommées en introduction)
- 3 principes de base : TSE et biodiversité, santé urbaine et sécurité, équité sociale et territoriale : manque de prise en compte des nuisances (études, rapports)
- Recommandation 2 : rien d'assurer, pas assez coercitif pour le garantir, pas de réglementation ou financement annoncés
- Recommandation 3 : rien sur la taxe foncière d'habitation
- Recommandation 9 : écofiscalité, non abordée
- Recommandation 13 : utilisation locaux vacants pour des projets communautaires et sociaux
- Recommandation 15 : pas de cartographie de pollution atmosphérique (mentionnée seulement dans ZPP) ou pollution acoustique et visuelle
- Recommandation 16 : pas de mesures de prévention de l'écogentrification
- Recommandation 18 : collecte différenciée/innovante : pas de mention de collecte des résidus hors construction
- Recommandation 20 : pas de mention du "Plan lumière"
- Recommandation 22 : pas de mention de facilitation de création de résidences d'artistes, quelques mentions seulement sur l'art public (murales principalement)

3

ANNEXE : SCHÉMATISER DES INTERCONNEXIONS DU PUM

