

PROJET IMMOBILIER 2175 SAINT-PATRICK

VERS UN MILIEU DE VIE DURABLE POUR TOUS



Mémoire présenté par Société Logique

À l'OCPM dans le cadre de la consultation publique pour le projet immobilier du
2175, rue Saint-Patrick

1^{er} juin 2017

SOCIÉTÉ LOGIQUE

consultation en aménagement
et promotion du concept d'accessibilité universelle

TABLE DES MATIÈRES

VERS UN MILIEU DE VIE DURABLE POUR TOUS	1
Présentation de Société Logique	3
Résumé du mémoire	4
INTRODUCTION	5
Pointe-Saint-Charles, un quartier en pleine transformation	5
Préoccupations en matière d'accessibilité universelle	6
Présentation du mémoire	7
ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	8
Une volonté à Montréal	8
Quelques statistiques	8
OBJET 1. CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE AU RÈGLEMENT PIIA	9
Dispositions réglementaires	9
OBJET 2. DESIGN UNIVERSEL & COMPOSANTES EXTÉRIEURES DU PROJET	11
Chemins piétons : délimitations et dénivellations	12
Interfaces civiques : conflits potentiels entre usagers	13
Aménagement piétons-cyclistes	14
Cour intérieure : revêtements et contrastes	15
Mobiliers urbains et cafés terrasses	16
OBJET 3. AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC	17
Sécurisation des intersections bordant le projet	17
Aménagements du transport collectif	20
OBJET 4. CADRE BÂTI	21
Exigences du CCQ ≠ Accessibilité universelle	21
Bâtiments d'habitations & AU	22
Implantation des bâtiments : entrées pour les logements	24
Entrée pour le local communautaire	26
Stationnement	27

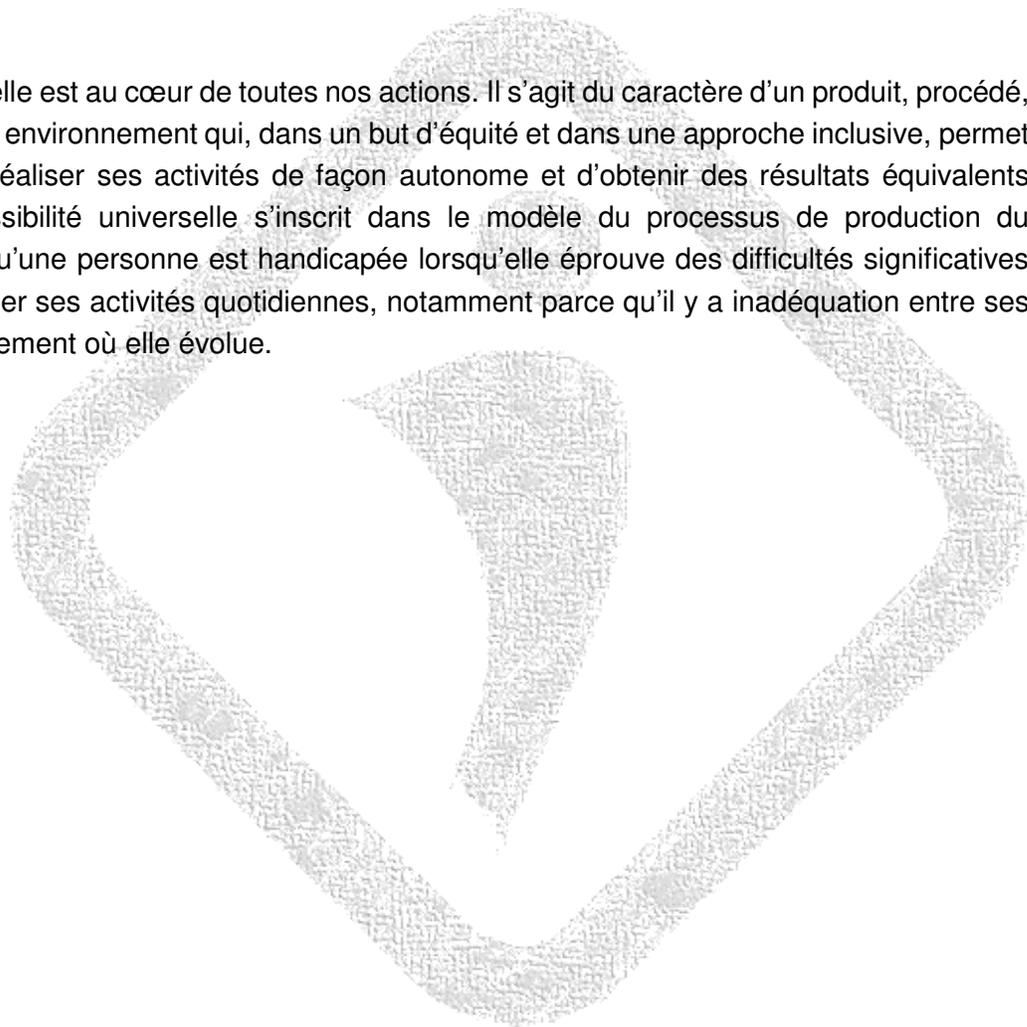
Présentation de Société Logique

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. Nous contribuons à créer et développer de nouvelles pratiques d'aménagement inclusif et responsable, partout au Québec.

La promotion du concept d'accessibilité universelle et la consultation en aménagement sont nos deux principales activités.

Notre équipe, des professionnels de l'architecture, de l'aménagement et de l'urbanisme spécialisés en accessibilité universelle, collabore avec un réseau de partenaires des milieux communautaire, gouvernemental, institutionnel et privé. Nous entretenons des liens avec des organisations œuvrant en accessibilité universelle à l'international. Concertation, formation, production de guides, études, audit, recommandations techniques constituent nos principales façons d'intervenir afin que les aménagements prennent en compte les besoins de tous les citoyens, incluant ceux des usagers les plus vulnérables.

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.



Résumé du mémoire

Le projet immobilier du 2175 Saint-Patrick est une occasion d'orienter l'aménagement du quartier Pointe-Saint-Charles vers un milieu de vie durable et inclusif. Sa transformation est bien amorcée et nous saluons la volonté de la Ville de Montréal, par sa politique d'accessibilité universelle et sa réglementation, d'inclure des critères portant sur l'accessibilité universelle aux projets d'aménagement.

Certes, le projet proposé comporte une intention en matière d'accessibilité universelle et plusieurs choix favorisent une bonne performance, notamment la mixité des typologies résidentielles et l'implantation de plain-pied des bâtiments. L'enjeu est maintenant de passer à l'acte et de faire l'ENSEMBLE des choix qu'implique réellement cette intention.

À ce titre, le respect des exigences de conception sans obstacles du Code de construction du Québec est nettement insuffisant pour faire de ce projet un modèle exemplaire en matière d'accessibilité universelle. De même, les composantes extérieures du projet, si elles n'intègrent pas rapidement les principes de l'accessibilité universelle des aménagements extérieurs, risquent de poser de sérieux défis d'orientation et de cohabitation entre les usagers de l'espace urbain : enjeux cruciaux pour les citoyens les plus vulnérables que sont les aînés et les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles.

Nous formulons donc 15 recommandations, afin de faire du 2175 Saint-Patrick un projet immobilier qui pourra servir de référence pour la transformation du quartier Pointe-Saint-Charles.

Elles se résument simplement :

- Intégrer les critères portant sur l'accessibilité universelle contenus dans le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement Le Sud-Ouest;
- Mettre en œuvre les principes d'accessibilité universelle pour l'aménagement des composantes extérieures du projet et du domaine public;
- Mettre en œuvre les futures exigences de la réglementation de construction du Québec en matière d'accessibilité pour l'intérieur des logements (visitabilité pour 100 % des unités, adaptabilité pour un certain pourcentage d'unités);
- S'engager à être porteur de l'accessibilité universelle dans la création de liaisons entre le projet immobilier Saint-Patrick, l'aménagement de la rue Island et le Parc du Canal de Lachine.

INTRODUCTION

Pointe-Saint-Charles, un quartier en pleine transformation

Au 19^e siècle, le quartier Pointe-Saint-Charles était caractérisé par son paysage industriel et la croissance économique stimulée par la construction des grandes artères de transport tels le Canal, la grande ligne ferroviaire du Grand Tronc, le pont Victoria. De nombreuses entreprises se sont implantées attirant des ouvriers spécialisés venus des pays européens. Vers la fin du 19^e siècle, Pointe-Saint-Charles devient le plus important secteur industriel de Montréal et du Canada. Par la crise des années 1930, le quartier voit le déclin industriel et la population lutte contre la baisse du niveau de vie. Malgré la pauvreté et la détérioration des conditions de vie, la communauté continue à survivre à travers des mutations en agissant activement pour se battre contre la pauvreté.¹ La récente enquête sociodémographique de Pointe-Saint-Charles² indique que le quartier est toujours démarqué par sa défavorisation matérielle et sociale en raison d'une forte concentration de population sans diplôme d'études secondaires, monoparentale, vivant seule ou sans-emploi, ainsi que de la population âgée de 65 ans et plus.

Le nouveau plan de revitalisation des années 1990, avec sa politique de relance de l'emploi local et sa politique de logement, a réanimé progressivement les lieux.

Le quartier subit une transformation sociodémographique par l'arrivée de résidents avec des revenus moyens plus élevés, qui sont attirés par la création de nombreuses unités d'habitation ou le recyclage de bâtiments industriels, la réouverture en 2002 du canal comme lieu récréotouristique, etc.



Source : www.memorablemontreal.com

¹ Source : www.memorablemontreal.com

² Source : « Profil sociodémographique de Pointe-Saint-Charles » par la Direction Culture, Sports, Loisirs et Développement Social, Division de la Culture et des Bibliothèques de l'arrondissement Le Sud-Ouest (Mars 2015)

Dans le respect du passé, en intégrant des archétypes rappelant l'histoire des lieux, et ouvert vers l'avenir, le quartier et son importante transformation accueille aujourd'hui multiples projets immobiliers, dont celui du 2175 Saint-Patrick.

La présence des composantes classiques d'un urbanisme durable témoigne de la volonté d'inscrire le projet dans le 21^e siècle. On y retrouve des mesures pour favoriser la mixité sociale (diversité de types d'habitation : logements sociaux, communautaires et appartements privés de différentes tailles), une densification du secteur avec une hauteur de 6 étages et un taux d'implantation de 52 %, puis une amélioration de la connectivité du secteur par la création d'un lien actif dans la poursuite de la rue Laprairie vers le Canal Lachine. À ces composantes, des considérations à une échelle plus fines doivent aussi être prises en compte pour créer des milieux de vie réellement inclusif et durable.

Nous croyons que ce projet pourra contribuer activement, par ses orientations d'aménagement et son parti architectural, à la revitalisation du quartier en créant une synergie constructive qui se traduira en participation sociale, environnement inclusif, mixité sociale et développement durable. En même temps, la réduction d'impact négatif d'embourgeoisement devra être un des indicateurs importants de résultat recherché du projet. Concevoir des aménagements à échelle humaine, favorisant l'implantation de plain-pied, fera du 2175 Saint-Patrick un projet réellement inclusif et durable.

Préoccupations en matière d'accessibilité universelle

À titre qu'experts en accessibilité universelle et partenaires du milieu associatif, nous sommes tout particulièrement sensibles au développement d'environnement inclusif en considérant les besoins des personnes vivant des limitations fonctionnelles, et ce, sans exclure les personnes âgées, les personnes vivant des incapacités temporaires à cause d'accidents, les parents avec leurs jeunes enfants en poussettes, les touristes de différentes cultures et langues, etc.

La participation et la mixité sociales commencent dans un terrain où tout le monde a accès. Les aspirations à vivre de façon inclusive en toute liberté et autonomie font partie de l'histoire de nos jours et ces considérations devront figurer dorénavant à des projets de construction, notamment résidentielle, puisque l'habitation est un milieu de vie fondamental pour tous.

Une accessibilité réussie est une accessibilité qui ne se voit pas par son intégration en amont du projet dès la planification : si l'accessibilité universelle est comprise et assimilée par l'ensemble des intervenants d'un projet, depuis les premières étapes de planification jusqu'à la construction, puis pour la maintenance des sites ou bâtiments, elle peut être un véritable levier d'innovation et de créativité pour les concepteurs et les intervenants. Dans le cas contraire, les solutions proposées deviennent des adaptations, souvent coûteuses, moins performantes et peu intégrées architecturalement.

Présentation du mémoire

La démarche de consultation publique de l'OPCM nous permet de réitérer l'importance d'intégrer le concept de l'accessibilité universelle à toutes les étapes des projets, de la conception à la mise en œuvre. Dans le cadre de ce mémoire, Société Logique se prononce sur le projet immobilier du 2175 Saint-Patrick, allant de démonstrations en recommandations dans le but de faire valoir ses préoccupations en matière d'inclusion et de participation sociale.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Une volonté à Montréal

Montréal adhère à l'accessibilité universelle depuis 2002 et met en œuvre le concept pour répondre à ses obligations en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale³.

En juin 2011, la Ville a adopté sa Politique municipale d'accessibilité universelle. Cette politique confirme la volonté municipale de poursuivre les efforts pour faire de Montréal une ville universellement accessible.

En matière d'aménagement, la Politique municipale d'accessibilité universelle impose de faire l'effort requis pour la mise en place de solutions qui vont au-delà de la simple application de la réglementation de construction en vigueur afin de permettre à tous les usagers qu'ils aient ou non des limitations fonctionnelles « [...] l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.⁴ ». Le dernier plan d'action découlant de cette politique (Plan d'action 2015-2018) regroupe 12 grandes actions impliquant 35 unités municipales, dont les 19 arrondissements.

« Pour la Ville de Montréal, l'accessibilité universelle est une priorité qui concerne directement la qualité de vie. Depuis 2002, elle applique les principes qui découlent de ce concept dans toutes les sphères de ses compétences qui s'y prêtent. Il s'agit d'une mission à long terme qui se concrétise de jour en jour.⁵ »

Quelques statistiques

L'Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011 de l'Institut de la Statistique du Québec indique que 33 % des Québécois de 15 ans et plus déclarent avoir une incapacité persistante (durée d'au moins six mois) ; l'incapacité étant définie comme une réduction partielle ou totale de la capacité à réaliser certaines fonctions ou tâches de la vie quotidienne. Pour Montréal, il s'agit de 572 000 citoyens... auxquels il faut ajouter les personnes ayant des limitations fonctionnelles de moins de 15 ans. Cette enquête nous indique également que le taux d'incapacité augmente avec l'âge.

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles ne constituent pas un groupe homogène. La gravité et le type d'incapacité varient ; certaines personnes cumulent plus d'une incapacité. Les situations et les besoins sont donc complexes et variés. Dans une perspective de développement durable, les solutions inclusives sont donc à privilégier, plutôt que les interventions au cas par cas.

³ L.R.Q., chapitre E-20.1, (2005)

⁴ Ville de Montréal. Politique municipale d'accessibilité universelle, 2011.

⁵ Ville de Montréal. Accessibilité universelle : Plan d'action 2015-2018, (s.d.).

OBJET 1. CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE AU RÈGLEMENT PIIA

DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

À la lecture de la documentation déposée sur le site de l'OCPM, nous avons été préoccupés par la demande de dérogation à la procédure du Règlement P.I.I.A.⁶ mais rassurés par l'énoncé de la Ville de Montréal sur le maintien de la « [...] prise en compte des critères de P.I.I.A. dans l'élaboration et l'évaluation du projet »⁷.

Au chapitre portant sur l'aménagement du territoire et la mobilité du Document complémentaire du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, il est stipulé que : « La réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement doit intégrer des dispositions concernant :

- L'accessibilité universelle d'un bâtiment lors de l'approbation d'un projet soumis à un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou traité selon la procédure établie pour un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI). Des critères doivent chercher à réduire la différence de hauteur entre une voie publique et un étage du bâtiment et à favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires et éclairés entre un bâtiment et une voie publique. L'aménagement de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite doit être favorisé à proximité des accès. »

Nous comprenons que cette exigence sera maintenue dans le cadre du projet immobilier 2175 Saint-Patrick.

⁶ Source : Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, Autres dérogations.

⁷ Source : Ville de Montréal, Présentation de la Ville de Montréal lors de la séance d'information, page 15.

Ainsi, tel que stipulé au Règlement RCA07 22 019 — (PIIA) de l'arrondissement Sud-Ouest, « Le projet doit favoriser l'accessibilité universelle du bâtiment, notamment par la réduction de la différence de hauteur entre une voie publique et un étage du bâtiment, l'aménagement de sentiers sécuritaires et éclairés entre le bâtiment et une voie publique et l'aménagement de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite à proximité des accès. ».

Les dispositions concernant l'accessibilité universelle à intégrer au projet s'expriment donc en trois objectifs distincts :

- 1 Réduire la différence de hauteur entre une voie publique et un étage du bâtiment**
- 2 Favoriser l'aménagement de sentiers sécuritaires et éclairés entre un bâtiment et la voie publique**
- 3 Favoriser l'aménagement de cases de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite à proximité des accès au bâtiment**

Recommandation 1

Intégrer les critères portant sur l'accessibilité universelle contenus dans le plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement Le Sud-Ouest.

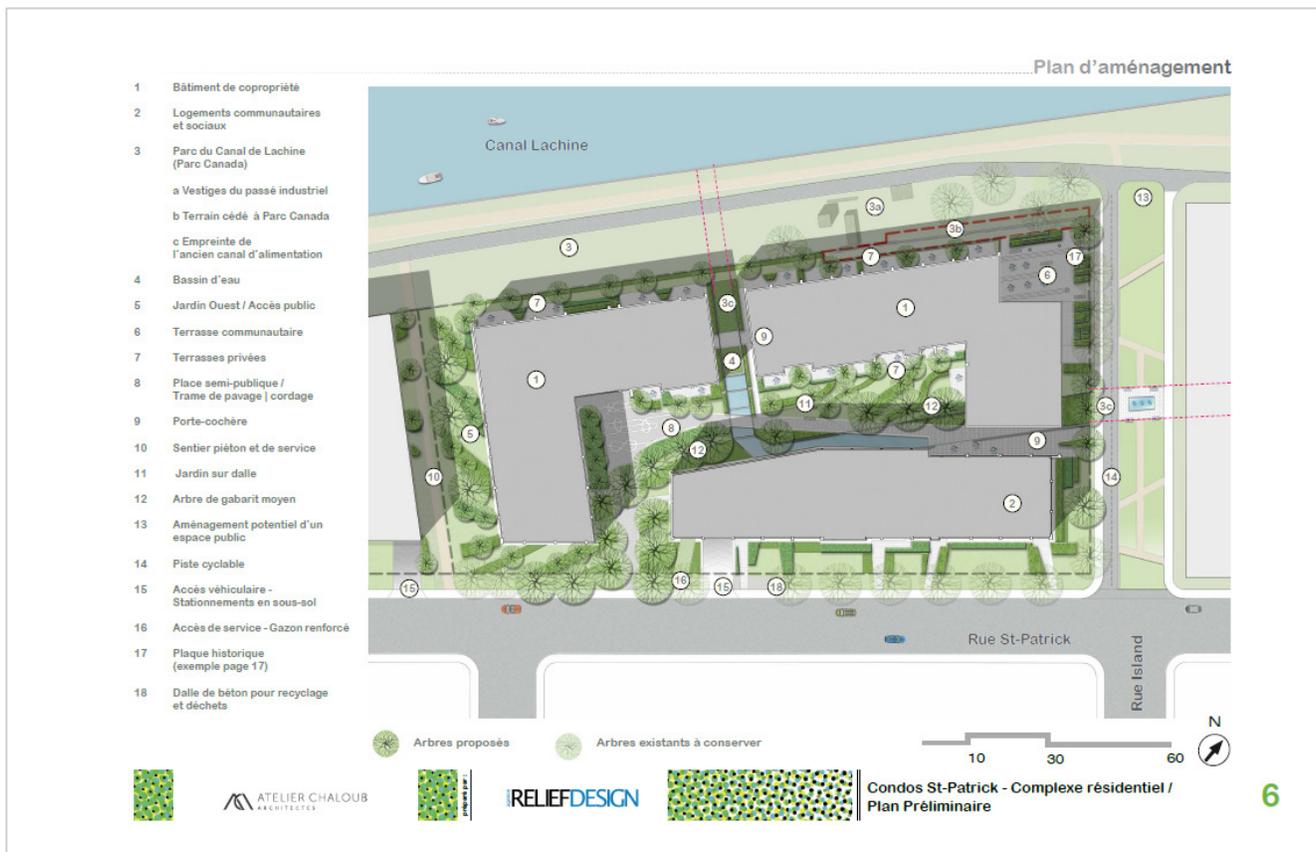
OBJET 2. DESIGN UNIVERSEL & COMPOSANTES EXTÉRIEURES DU PROJET

Les démonstrations et recommandations énoncées dans cette section portent sur la typologie d'espaces présentée au document déposé par le promoteur : *Architecture du paysage – 2017 : Condos Saint-Patrick, présentation préliminaire.*

Le document déposé par le promoteur en ce qui a trait à l'aménagement extérieur du projet, parce qu'il s'agit de plans préliminaires composés de croquis et d'illustrations, ne permet pas une analyse fine de la performance d'accessibilité universelle de ces composantes. Néanmoins, dans le but de créer des milieux de vie inclusifs et durables, c'est à cette étape que des principes d'accessibilité universelle doivent être intégrés.

En conséquence, l'ordre de présentation des recommandations suit la logique des illustrations présentées au document, mais n'indique pas l'importance relative de chacune d'elles.

Plan d'aménagement : Typologie d'espaces extérieurs du projet immobilier 2175 Saint-Patrick



CHEMINEMENTS PIÉTONS : DÉLIMITATIONS ET DÉNIVELLATIONS

Des cheminements piétons sont présents dans l'ensemble des typologies d'espaces extérieurs proposés au projet 2175 Saint-Patrick, soient : la cour semi-publique, le jardin Ouest et les interfaces civiques Sud et Est. Pour assurer une bonne performance d'accessibilité universelle, des déplacements sécuritaires et conviviaux, un traitement spécifique doit être pris en compte en ce qui a trait à la différence des niveaux sur le terrain ainsi qu'aux délimitations tactiles et visuelles des cheminements piétons.

Défi d'aménagement : repères pour s'orienter et effectuer des déplacements en ligne droite

L'insuffisance ou l'absence de repères permettant aux piétons ayant des difficultés visuelles de s'orienter et d'éviter de dévier de leur trajectoire constitue un défi important en matière d'accessibilité universelle. Or, pour maintenir une ligne droite durant leurs déplacements, ces derniers utilisent une combinaison de stratégies, par exemple : la détection tactile et visuelle d'une bordure, d'une dénivellation, d'un alignement continu ou d'une surface gazonnée ainsi que la perception d'un alignement de façades continues. Pour atteindre ce résultat, nous recommandons d'aménager des corridors piétonniers distincts des autres composantes de l'aménagement et délimités des deux côtés. La délimitation doit être tactilement et visuellement détectable. Elle doit être continue (sans interruption) et être pérenne dans le temps (ne pas être déplaçable, aisément détectable été comme hiver).

Les bonnes pratiques : prévoir une dénivellation suffisante (60 mm min), une zone de plantation ou une surface gazonnée (600 mm min), un alignement d'objets ou de mobiliers urbains (1,2 m d'espacement max.), des textures et des couleurs contrastantes (matériaux).

Recommandation 2

Aménager un corridor piétonnier délimité tactilement et visuellement des deux côtés et distinct des autres composantes de l'aménagement extérieur.

Défi d'aménagement pour la différence des niveaux : pente et dénivellation des cheminements piétons

Une pente trop importante du corridor piéton, notamment dans la portion Ouest du projet, rendra difficile ou inconfortable la marche pour plusieurs usagers : personnes se déplaçant en fauteuil roulant, parents avec poussettes, aînés avec canne ou marchette, incapacités temporaires, etc.

Les bonnes pratiques : la pente maximale des parcours doit être de 1:20 (5 %).

Recommandation 3

Aménager, pour l'ensemble des cheminements piétons, des sentiers piétons en pente douce.

INTERFACES CIVIQUES : CONFLITS POTENTIELS ENTRE USAGERS

Défi d'aménagement : conflits potentiels entre usagers à l'entrée charretière du stationnement souterrain

C'est aux intersections des rues et aux entrées charretières que le risque de conflits entre voitures/piétons est le plus élevé. Les piétons qui ont une déficience visuelle peuvent dévier dans le stationnement sans s'en rendre compte lorsque l'entrée charretière est large. La pente transversale et le ressaut en bordure de chaussée sont des indications qui leur permettent de détecter la présence de l'entrée et de ne pas dévier dans la rue. Les personnes ayant une limitation motrice auront cependant de la difficulté à se déplacer sur la pente transversale de l'entrée charretière si cette dernière est trop accentuée. Les aînés craindront de chuter sur la pente glissante en hiver et vivront un sentiment d'insécurité à cause de l'interaction avec les véhicules.

Pour réduire le risque de collision et augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements piétons, nous recommandons d'aménager une entrée charretière détectable et sécuritaire comprenant les caractéristiques suivantes :

- Entrée charretière la moins large possible;
- Prévoir un espace de dégagement de part et d'autre de l'entrée charretière pour améliorer la visibilité, à la fois pour le piéton et pour l'automobiliste (angle de visibilité accrue depuis la rue, depuis le trottoir et depuis l'entrée);
- Entrée charretière à 90° avec la circulation des piétons;
- Dénivellation de 25 mm entre la chaussée et la section basse de l'entrée charretière;
- Pente transversale suffisante pour être détectable par le piéton, sans être trop forte.

Recommandation 4

Aménager une entrée charretière détectable et sécuritaire.

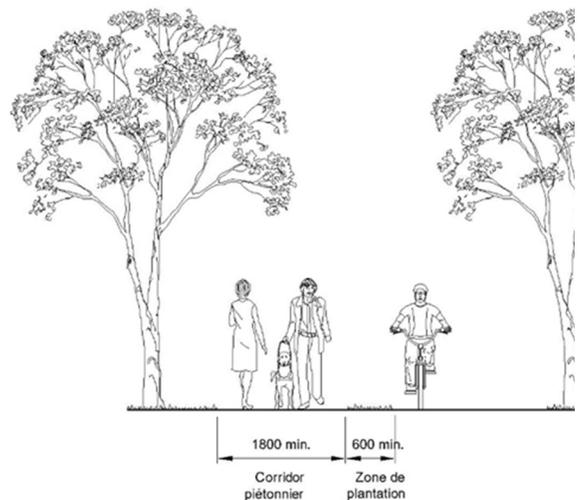
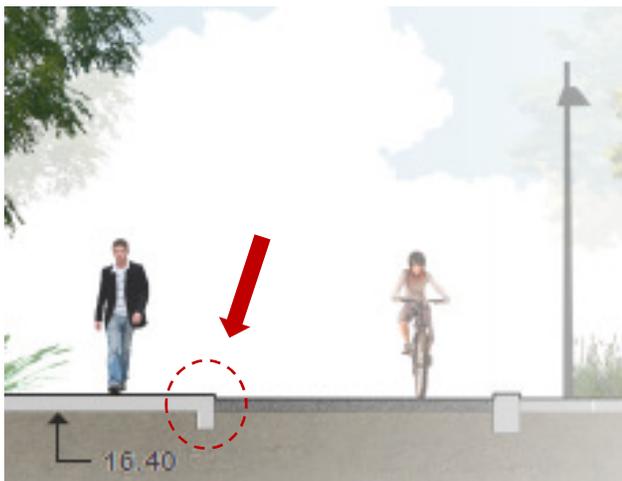
AMÉNAGEMENT PIÉTONS-CYCLISTES

Défi d'aménagement : Conflits potentiels entre piétons et cyclistes provoqués par l'absence ou l'insuffisance de délimitations entre le trottoir et les voies cyclables.

Les piétons qui ont une déficience visuelle peuvent dévier dans la piste cyclable sans s'en rendre compte. Les piétons ayant une déficience auditive n'entendront pas les vélos et vivront un sentiment d'insécurité. Les aînés vivront aussi un sentiment d'insécurité par leur difficulté à apprécier les distances, leur vitesse de réaction, la vitesse des vélos, la crainte d'incivilités et les conséquences possibles d'un impact. Les piétons ayant une déficience intellectuelle auront de la difficulté à comprendre les règles d'une cohabitation inhabituelle. Enfin, les vélos seront portés à emprunter le corridor piéton par inadvertance ou pour effectuer un dépassement.

Pour réduire le risque de collision et augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements piétons, nous recommandons d'aménager un corridor piéton bien délimité des voies cyclables. Les bonnes pratiques :

- Délimiter très clairement, tactilement et visuellement, le trottoir de la piste cyclable;
- Bande gazonnée entre le trottoir et la piste cyclable (600 mm);
- Piste cyclable plus basse que le trottoir (au moins 60 mm);
- Bollards espacés de 1,2 m max. entre des circulations piétonnes et vélos contigus et à la même hauteur



Recommandation 5

Aménager des tracés permettant une séparation physique des voies piétonnes et cyclables

COUR INTÉRIEURE : REVÊTEMENTS ET CONTRASTES

La qualité et la nature du sol et de son revêtement sont particulièrement importantes pour les personnes vivant avec des limitations fonctionnelles. Un sol meuble, glissant ou non stabilisé est accidentogène pour les personnes se déplaçant à l'aide d'une canne ou d'une marchette, et ne permet pas une circulation aisée pour les personnes en fauteuil roulant, pour les parents utilisant une poussette, pour les personnes ayant une valise à roulettes, etc. Certains pavés, dalles en verre, revêtements de type carrelage, ou pierres naturelles sont glissants quand il pleut. Avant de choisir un revêtement, tous les paramètres environnementaux (pluie, enneigement, verglas, ensoleillement, etc.) doivent être pris en compte, l'esthétique, certes important, ne doit pas être le critère essentiel.

Pour être perçu par les usagers ayant un résidu visuel, le contraste entre deux couleurs doit être de 70 % min. Ce pourcentage est obtenu à partir des indices de réflexion de la lumière de chacune des couleurs et non à partir d'une évaluation qualitative de la différence entre deux couleurs. L'usage d'un photomètre est recommandé pour mesurer l'indice de réflexion de la lumière des couleurs dans l'environnement où il est prévu de les apposer.

En somme, le revêtement doit être contrastant et ne doit pas présenter de trous, de fentes ou d'autres déformations. Il ne doit pas y avoir de ressauts de plus de 13 mm. Les matériaux utilisés doivent être non glissants et uniformes et les joints, étroits et peu profonds.

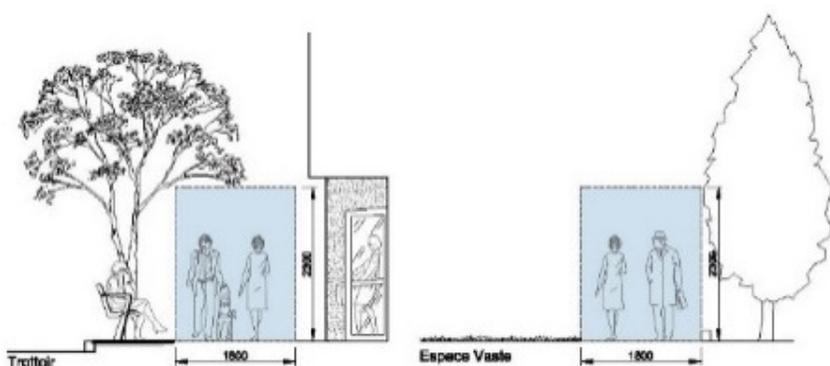
Recommandation 6

Installer un revêtement contrastant et facilitant la marche.

MOBILIERS URBAINS ET CAFÉS TERRASSES

Défi d'aménagement : Corridors piétonniers libres d'obstacles

Un corridor libre de marche est un espace de circulation dépourvu d'obstacles sur une largeur et une hauteur suffisantes pour que tous les usagers puissent se déplacer de façon simple et sécuritaire.



Les éléments de mobilier urbain doivent être disposés pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Ils doivent être installés de façon à ne pas nuire au déneigement et à l'entretien.

Les espaces végétalisés (arbres, bacs à fleurs, plantations, etc.), le mobilier urbain (bancs, tables, poubelles, espaces ludiques, supports à vélos, etc.) et les cafés terrasses doivent être installés à l'extérieur du corridor piétonnier et éloignés des façades de bâtiments. Cette configuration assure les meilleures conditions de déplacement.

Recommandation 7

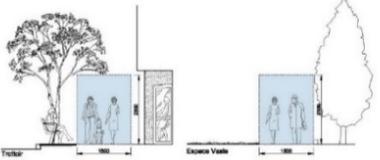
Installer le mobilier urbain, les espaces végétalisés et les cafés terrasses en quantité suffisante et aux bons endroits en laissant libre d'obstacles les corridors piétonniers.

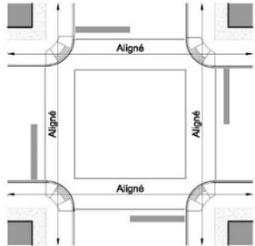
OBJET 3. AMÉNAGEMENTS DU DOMAINE PUBLIC

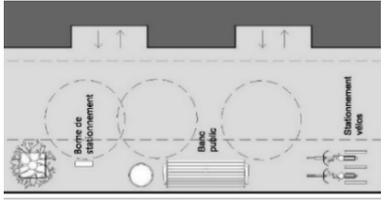
SÉCURISATION DES INTERSECTIONS BORDANT LE PROJET

Le nouveau projet immobilier 2175 Saint-Patrick génèrera une augmentation considérable de l'achalandage dans le quartier. À ce propos, nous souhaitons attirer votre attention sur le segment de la rue Saint-Patrick compris entre la rue Island et le passage piéton situé dans la poursuite de la rue de Laprairie et le nouveau lien piéton donnant accès au Canal Lachine. Nous avons noté qu'aucun détail sur les intersections ne figurait dans les documents déposés pour le projet dans le cadre de la consultation publique. Or, comme nous savons que les intersections constituent les lieux de tous les dangers par les multiples conflits qu'elles génèrent, des détails décrivant minimalement leurs configurations devraient être inclus à cette étape de réflexion du projet.

Ainsi, l'aménagement des intersections en bordure immédiate du projet devra recevoir un traitement particulier et intégrer des principes d'accessibilité universelle pour assurer la sécurité et la convivialité des déplacements. Nous recommandons d'intégrer à la trame urbaine, à l'échelle de la rue et des intersections, les principes d'accessibilités universelles qui suivent :

<p>1</p>	<p>Corridors piétonniers libres d'obstacles</p> <p>Un corridor libre de marche est un espace de circulation dépourvu d'obstacles sur une largeur et une hauteur suffisantes pour que tous les usagers puissent se déplacer de façon simple et sécuritaire.</p>	
<p>2</p>	<p>Corridors piétonniers en fond de trottoir et mobilier urbain en bordure de rue</p> <p>Cette configuration assure les meilleures conditions de déplacement. Le mobilier urbain doit se trouver dans la banquette entre le corridor piétonnier et la rue.</p>	
<p>3</p>	<p>Corridors piétonniers délimités des deux côtés</p> <p>Le corridor piétonnier doit être délimité des deux côtés de façon tactile et visuelle. Une dénivellation suffisante, un alignement d'objets, des textures et des couleurs contrastantes sont de bons exemples. En milieu urbain, l'alignement des bâtiments constitue une délimitation aisément repérable par tous.</p>	

<p>4</p>	<p>Corridors piétonniers rectilignes, sur le tronçon et entre les tronçons</p> <p>Le corridor piétonnier doit être droit et continu, sans comporter d'obstacles obligeant le piéton à dévier ou à changer de direction.</p>	
<p>5</p>	<p>Intersections simples</p> <p>Pour être simple, l'intersection doit avoir une configuration à 90° et permettre la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Elle doit comporter des arrêts ou des feux de circulation simples et ne doit pas être trop large ni avoir d'îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration est complexe et requiert une attention particulière.</p>	
<p>6</p>	<p>Transition facile entre le trottoir et la chaussée</p> <p>Un bateau pavé doit être aménagé au coin de rue, à l'emplacement le plus pertinent compte tenu de l'achalandage et de la configuration de l'intersection. Généralement dans l'alignement du corridor piéton, il doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive.</p>	
<p>7</p>	<p>Traversée de la rue facile et sécuritaire</p> <p>En plus de présenter un passage pour piétons clairement défini par un marquage contrastant, le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir, les mouvements de véhicules doivent être simples et prévisibles et l'environnement sonore doit fournir des repères suffisants.</p>	
<p>8</p>	<p>Revêtements facilitants la marche</p> <p>Le revêtement ne doit pas présenter de trous, de fentes ou d'autres déformations. Il ne doit pas y avoir de ressauts de plus de 13 mm. Les matériaux utilisés doivent être non glissants et uniformes et les joints, étroits et peu profonds.</p>	

<p>9</p>	<p>Mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits</p> <p>Les éléments de mobilier urbain doivent être disposés pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Ils doivent être installés de façon à faciliter le déneigement et l'entretien.</p>	
<p>10</p>	<p>Transition facile vers les lieux et bâtiments riverains</p> <p>L'accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marches ou ressauts. Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés.</p>	

Recommandation 8

Intégrer au projet les principes d'accessibilité universelle du domaine public

Toujours dans le but de sécuriser les déplacements entourant le projet 2175 Saint-Patrick, des mesures d'apaisement de la circulation et de protection des piétons peuvent aussi être implantées aux intersections. Bien qu'il s'agisse du domaine public, nous recommandons de les intégrer à la conception du projet, car elles contribuent à la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes. Il s'agit de mesures physiques permanentes qui ont le potentiel de diminuer le temps de la traversée pour le piéton ou de réduire la vitesse à laquelle les automobilistes circulent et de réduire le volume de circulation, par exemple :

- Avancée de trottoir : Élargissement de trottoir à l'intersection de façon à rétrécir la voie de circulation pour la traversée du piéton.
- Dos-d'âne sur la chaussée : Le dos-d'âne est un demi-cylindre placé sur la chaussée dans le but de ralentir la circulation.
- Bollard ou bac à fleurs sur rue : Masse cylindrique fixée verticalement au sol de manière à rétrécir la chaussée près de l'intersection.

Recommandation 9

Planter des mesures d'apaisement de la circulation aux intersections bordant le projet

AMÉNAGEMENTS DU TRANSPORT COLLECTIF

Nous notons que le secteur est relativement bien desservi en transport collectif (plusieurs lignes d'autobus et Métro Charlevoix à environ 700 mètres du projet). Le nombre d'usagers sera à la hausse avec la venue du 2175 Saint-Patrick. Ses résidents auront des besoins diversifiés. En conséquence, nous recommandons d'aménager :

- un ou plusieurs arrêts de transport adapté, judicieusement positionnés et respectant les critères d'accessibilité universelle;
- un arrêt d'autobus accessible universellement à proximité du lien piéton situé dans la poursuite de la rue de Laprairie et de l'accès menant au Canal Lachine (à l'extérieur de la piste cyclable de la rue Island)

Les arrêts d'autobus, leur implantation et leur design, doivent intégrer des critères d'accessibilité universelle afin de limiter les conflits piétons-voiture ou piétons-cyclistes, et d'offrir une qualité d'usage et de confort incitant à utiliser le transport collectif.

Recommandation 10

S'assurer que les arrêts d'autobus, leur implantation et leur design, intègrent des critères d'accessibilité universelle.

Aménager un ou plusieurs arrêts de transport adapté en coordination avec le service de transport adapté et les usagers.

OBJET 4. CADRE BÂTI

EXIGENCES DU CCQ ≠ ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle ne s'arrête pas à l'entrée du bâtiment et à la présence de l'ascenseur, comme elle ne se limite pas aux espaces ouverts au public. Tous les bâtiments tels habitations, commerces, services, bureaux devraient intégrer des critères d'accessibilité universelle dans leur conception : accès aux bâtiments, entrées, circulations intérieures (horizontales et verticales), salles de toilette, mobilier et équipements, sécurité incendie, signalisation, éclairage, stationnement...

Le respect des exigences de la section 3.8. du Code de Construction du Québec (CCQ) ⁸ en matière de conception sans obstacles n'est pas suffisant pour atteindre l'objectif d'accessibilité universelle. Une identification des requis additionnels aux exigences réglementaires de base devrait être faite par le promoteur. Société Logique où la littérature en matière d'accessibilité universelle peut être consultée (Normes CSA B651-12 ou ISO 21542). Le promoteur devrait également mettre en place des stratégies pour s'assurer que l'accessibilité universelle ne soit pas juste un principe, mais soit bien comprise et appliquée depuis la conception jusqu'à l'exécution des travaux et la maintenance des bâtiments.

Recommandation 11

S'engager dans l'innovation et l'exemplarité en matière d'accessibilité universelle dans la conception et la construction de tous les bâtiments du projet, au-delà des exigences de la conception sans obstacles du CCQ.

Mettre en place les dispositifs, outils et accompagnements nécessaires pour atteindre cet objectif (Guide ou fiche spécifique pour le projet, exigences dans les conditions et accords de développement, Normes CSA B651-12 ou ISO 21542).

⁸ Code de Construction du Québec, Chapitre 1 – Bâtiment, et Code National du bâtiment – Canada 2010 (modifié)

BÂTIMENTS D'HABITATIONS & AU

Nous tenons à saluer que les logements sociaux représentent environ 29 % des logements totaux du projet, et ce, bien supérieur à ce qui est demandé par l'arrondissement dans le règlement d'urbanisme.

Ces logements sociaux doivent satisfaire au programme provincial « Accèslogis » qui vise à favoriser la réalisation de logements sociaux et communautaires pour les ménages à revenu faible ou modeste, ou pour les clientèles qui ont les besoins particuliers en habitation. Le programme « Accèslogis » exige que tous les logements soient des logements « adaptables », quant à un nouveau projet d'habitation avec des ascenseurs et le corridor commun. On entend de « logement adaptable » un logement accessible pouvant être habité par tous et qui, avec un minimum de transformation, peut répondre aux besoins d'une personne ayant des limitations physiques.

Or, le Code de Construction du Québec (CCQ) n'a pas d'exigences sur l'accessibilité concernant l'intérieur des logements. Le parcours sans obstacle exigé se limite à l'entrée du bâtiment et aux espaces communs jusqu'à la porte de logement. En conséquence, aucune exigence sur l'accessibilité ou l'adaptabilité n'est requise à l'intérieur des logements du bâtiment B (condos).

Défis d'aménagement

Rappelons que les personnes ayant des limitations fonctionnelles représentent le tiers des Québécois et que leur proportion croît avec l'augmentation de l'espérance de vie et le vieillissement de la population. Cette réalité a conduit la Régie du Bâtiment du Québec et l'Office des Personnes Handicapées du Québec⁹ à élaborer un projet des modifications au Code de construction pour y ajouter des exigences sur l'accessibilité à l'intérieur des logements d'habitations. L'étude d'impact a été réalisée et le projet de règlement devrait être prépublié incessamment.

Le projet de modification du CCQ exige que 100 % des logements soient visitables pour toutes les habitations desservies par un parcours sans obstacles dans les nouvelles constructions. Il suggère également de prévoir des logements adaptables avec des exigences plus élevées, sans caractère obligatoire.

Un logement visitable vise des exigences sur l'entrée, la salle de toilette, le séjour et la salle à manger. Un logement adaptable vise, en plus des exigences du logement visitable, des exigences sur l'entrée, la salle de bain, la chambre principale, la cuisine, le balcon et terrasse. Le concept « adaptabilité » permet au propriétaire de modifier son logement assez facilement et à peu de frais selon ses besoins

⁹ Dans le cadre du Plan 2015-2019 des engagements gouvernementaux relatifs à la mise en œuvre de la politique À part entière (PEG) : pour un véritable exercice du droit à l'égalité, la RBQ et l'OPHQ ont pris un engagement commun visant à proposer d'ici 2016 des modifications au Code de construction pour y ajouter des exigences sur l'accessibilité à l'intérieur des nouveaux logements d'habitations. Ce projet tient compte de la réglementation adoptée ailleurs au Canada et permet de minimiser les coûts pour la construction, tout en répondant aux objectifs gouvernementaux et aux attentes des milieux concernant le maintien à domicile et la participation sociale des personnes âgées et handicapées.

particuliers au lieu de déménager. Par exemple, si un occupant est en perte de mobilité et nécessite une salle de bain plus grande et accessible, la salle de bain aura déjà été conçue afin de faciliter l'utilisation de fauteuil roulant de façon aisée et sécuritaire.

Compte tenu de l'accroissement de la population vieillissante et dans la perception du développement durable, les logements du bâtiment B (condos) devraient intégrer dès aujourd'hui des futures exigences du CCQ concernant l'intérieur des logements (100 % de logements visitables) et prévoir un certain nombre de logements adaptables. L'étude d'impact de la nouvelle réglementation a démontré les faibles conséquences des exigences sur les coûts de construction.

Recommandation 12

Imposer l'obligation d'intégrer dès aujourd'hui les futures exigences du CCQ concernant la « visitabilité » des logements et l'ajout de certains nombres de logements « adaptables » dans le bâtiment B.

IMPLANTATION DES BÂTIMENTS : ENTRÉES POUR LES LOGEMENTS

Nous soulignons qu'il y a trois entrées de plain-pied, dont deux entrées pour le bâtiment A (condos) et une entrée pour le bâtiment B (social). L'entrée de plain-pied est un atout essentiel et très positif pour l'accessibilité universelle du cadre bâti.

Nous comprenons que le plancher du sous-sol du bâtiment B (condos) se situe à un niveau d'environ 15 740 mm et l'entrée Est du bâtiment B sur la rue Island se situe à ce niveau. Cependant, il est précisé sur le plan d'aménagement ¹⁰ que le niveau du trottoir de la rue Island est à 16 410 mm et nous questionnons sur le lien qui doit favoriser la visibilité et l'accessibilité entre le trottoir de la rue Island et l'entrée Est.

Défis d'aménagement

L'implantation des rez-de-chaussée de plain-pied signifie absence de seuil, de marches et de rampe. Le site actuel présente une dénivellation d'environ d'un mètre et le nouveau projet créera une dénivellation plus forte d'environ 2,5 m entre deux extrémités du lot sur l'axe Nord-Sud. L'arrimage des niveaux d'accès des bâtiments avec les niveaux du site est un enjeu majeur dans ce projet.

La rue Island est présentement occupée en partie par une piste cyclable et un chemin piéton qui aboutissent au Parc du Canal de Lachine. Pour compenser la différence de niveau entre la rue Saint-Patrick et le Parc du Canal de Lachine, la piste cyclable monte plus forte à son extrémité, rendue au Parc et un escalier est aménagé pour relier le chemin piéton au Parc.

Afin d'éliminer la pente forte et la présence d'escalier, un trottoir piéton et une piste cyclable devront être aménagés avec une pente régulière et douce (1/20 max.) à partir de la rue Saint-Patrick jusqu'au Parc du Canal de Lachine. Toutefois, cet aménagement ferait en sorte qu'une dénivellation soit créée entre le trottoir Island et l'entrée Est, ainsi que la terrasse communautaire. Cette dénivellation est par ailleurs illustrée sur l'élévation Island ¹¹ sans précision des niveaux.

La liaison entre l'entrée Est, la rue Island et la terrasse communautaire doit favoriser une circulation piétonne fluide et plus naturelle. Elle dépendra d'ailleurs en partie du projet de l'aménagement de la rue Island à venir avec une programmation publique de type de parc de quartier, jardin communautaire ou autre¹². La ville devra donc être porteuse de la volonté de mettre en place de l'accessibilité universelle et devra faire un pont entre le projet immobilier 2175 Saint-Patrick et le projet d'aménagement de la rue Island pour s'assurer que la recherche de solution ne priorise pas un objectif au détriment de l'autre.

¹⁰ Page 7 du document « Architecture de paysage – 2017, présentation préliminaire »

¹¹ Page 23 du document « 2175 – Patrick Plans d'architecture », avril 2017

¹² Page 2 du document « 2175 – Patrick Plans d'architecture », avril 2017

Aussi, le promoteur du projet Immobilier 2175 Saint-Patrick devra tenir en compte cette réalité et chercher à diminuer la dénivellation entre la rue Saint-Patrick et le Parc du Canal de Lachine dans le lot au lieu de l'augmenter. Ainsi, le projet contribuera à mettre en place le lien recherché entre le quartier et le Parc tout en favorisant le lien entre le lot et la rue Island.

Recommandation 13

Tenir en compte des enjeux reliés à l'altimétrie des niveaux du site et s'assurer de créer un lien piéton accessible entre l'entrée Est et la rue Island.

La ville devra s'engager à être porteur de l'accessibilité universelle dans la création de liaison entre le projet immobilier 2175 Saint-Patrick, l'aménagement de la rue Island et le Parc du Canal de Lachine.

ENTRÉE POUR LE LOCAL COMMUNAUTAIRE

Nous comprenons qu'il y a une entrée distincte pour accéder au local communautaire situé au 2^e étage et que cette entrée n'offre pas un parcours sans obstacles. Cela signifie que le local communautaire au 2^e étage n'est pas accessible à des personnes à mobilité réduite, à moins que la personne prenne l'entrée adjacente réservée aux résidents, prend l'ascenseur pour arriver au corridor commun du 2^e étage et traverse la porte d'issue pour arriver enfin dans la cage d'escalier où la porte du local communautaire se trouve. L'entrée réservée aux résidents est habituellement équipée par un dispositif de contrôle d'accès. Si un non-résident désire entrer dans le bâtiment, il doit communiquer avec un résident par l'interphone afin que la porte soit débarrée à distance. Est-ce qu'il y aura un interphone relié à la réception des organismes communautaires?

Même si la personne est entrée dans le bâtiment, à moins qu'une signalisation claire soit installée dans le hall d'entrée, dans l'ascenseur et dans le corridor commun du 2^e étage, la personne se perdrait facilement dans l'immeuble de logements.

Défis d'aménagement

L'accessibilité universelle n'est pas une question d'installer un ascenseur ou d'aménager une rampe d'accès. L'environnement conçu par les principes d'accessibilité universelle permettra à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et équitable pour obtenir des résultats équivalents. Si la personne à mobilité réduite doit prendre un autre chemin que le chemin prévu, en faisant un détour plus long et compliqué à cause des obstacles auquel elle fait face, l'environnement conçu est inéquitable, voire discriminatoire.

Compte tenu de la vocation communautaire des organismes qui occuperont le local, l'accessibilité universelle est importante à plus forte raison et l'aménagement projeté doit offrir un parcours sans obstacles, autonome, sécuritaire, aisé et sans discrimination à partir du trottoir public jusqu'à l'intérieur des locaux. Ce parcours devra être le parcours principal emprunté par tous sans être différencié pour des personnes à mobilité réduite.

Compte tenu de la cohabitation de deux entités différentes dans un immeuble, afin d'éviter toute confusion, la signalisation devra être installée dans les endroits stratégiques tels le hall d'entrée, l'ascenseur et le corridor commun du 2^e étage, où on doit prendre une décision d'orientation. Elle devra être cohérente et visible tout au long du parcours à partir de l'entrée de l'immeuble jusqu'à la porte du local.

Recommandation 14

S'assurer que le local communautaire au 2e étage soit desservi par un parcours sans obstacles sans détour, qui sera le parcours principal prévu pour tous.

Prévoir une signalisation adéquate et performante afin d'éviter toute confusion éventuelle due à la cohabitation de deux entités différentes dans un immeuble.

STATIONNEMENT

Le tableau de superficie¹³ indique que le projet prévoit l'aménagement de 203 places de stationnement intérieures. Cependant, nous constatons qu'aucune place réservée aux personnes handicapées n'est prévue dans le stationnement souterrain du bâtiment B (condos).

Défis d'aménagement

La conception des espaces de stationnement devra intégrer des critères d'accessibilité universelle afin d'assurer la sécurité de tous les usagers, y compris les usagers les plus vulnérables qu'ils soient détenteurs ou non de vignettes : fini du sol uniforme et antidérapant sur toute la surface des stationnements, délimitation de parcours piétons, facilité d'orientation et de repérage, signalisation, contraste de couleurs, éclairage, etc.

Selon le règlement du bâtiment (CCQ), au moins deux places réservées aux personnes handicapées devront être aménagées dans le stationnement du bâtiment B (condos). Des places réservées devront être aménagées proche de chacun des ascenseurs et reliées jusqu'aux ascenseurs avec un parcours sans obstacles piéton sécuritaire, uniforme et antidérapant. La hauteur du plafond devra permettre la circulation de type de véhicule adapté dont le toit est rehaussé.

Recommandation 15

S'assurer que la conception des stationnements intègre des critères d'accessibilité pour sécuriser la circulation des piétons.

Prévoir des places réservées aux personnes handicapées dans le bâtiment B (condos).

¹³ Page 2 du document « 2175 – Patrick Plans d'architecture », avril 2017