

LE PPU DE LA PARTIE NORD DE L'ÎLE DES SŒURS

Commentaires soumis par Constance Ramacieri

Lors de la consultation publique de l'OCPM

Octobre 2019

Qui je suis

- Une nouvelle résidente de l'Île des Sœurs, depuis juillet 2019
- Une Montréalaise, réfugiée du Plateau-Mont-Royal
- Une consultante en participation publique

Quelques concepts qui guident mes réflexions

- A. L'esprit du lieu
- B. L'accessibilité universelle
- C. La capacité de charge d'un milieu

A) Une définition: l'esprit du lieu

L'esprit du lieu est le caractère et le sens qu'un lieu de patrimoine s'est approprié avec le temps et qui, avant même d'être saisi et compris intellectuellement, est d'abord ressenti au plan émotif.

On peut le présenter comme la synthèse des différents éléments, matériels et immatériels, qui contribuent à l'identité d'un site.

En ce sens, il est unique.

Source: Mémoire de Steve Gélinas

St-Laurent Île d'Orléans,

Consultation publique sur le plan de conservation
du site patrimonial de l'Île d'Orléans

Une inquiétude :

L'implantation des bâtiments projetés ne respecte pas la trame urbaine existante dans ce secteur... ni celle qui prévaut dans la majeure partie de l'île, notamment quant au dégagement de la rue, à la densité des plantations et au gabarit des édifices



Vue aérienne en direction est illustrant les interventions, dont la gradation des gabarits par rapport à l'autoroute

Projeté

Existant

Une inquiétude :

Dans la forme projetée, la Place du Commerce risque de perdre son caractère distinctif et finira par ressembler à une rue commerciale ordinaire de n'importe quelle rue urbaine



Projet rue Jean-Talon Montréal

Les balises d'aménagement du PPU (*page 71*)

- Favoriser le développement immobilier sur les espaces de stationnement extérieurs
- Privilégier l'implantation des nouveaux bâtiments à proximité de la rue



Vision d'ambiance proposée, PPU Quartier Nord

*Extrait du PPU:
Photos illustrant
la Place du
commerce*

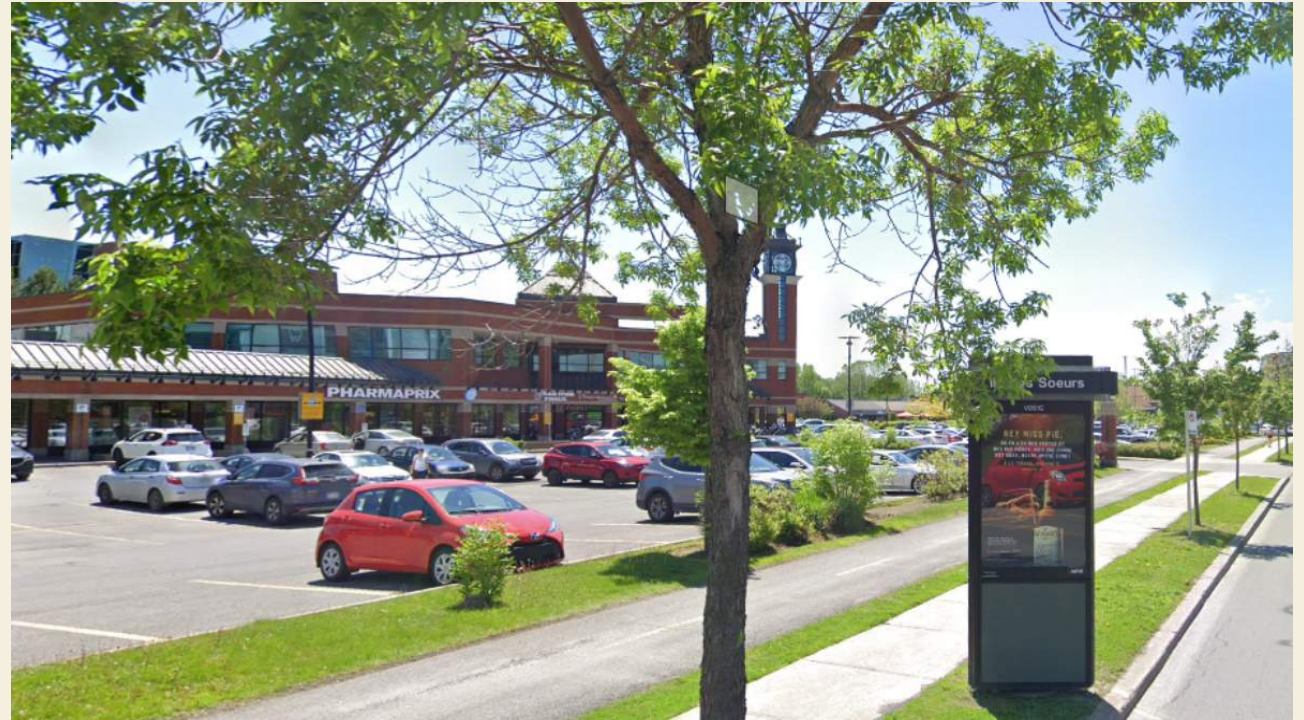


La Place du Commerce, au cœur de l'île

Recommandation 1 : Reconnaître la Place du Commerce comme le cœur de l'Île des Sœurs et réviser le scénario de développement pour assurer la continuité avec la forme urbaine qui prévaut sur l'Île des Sœurs et protéger l'esprit du lieu.



Photos prises le 21 octobre 2019



Si possible prévoir un exercice de planification participative

*B) Une
définition:
l'accessibilité
universelle*

L'accessibilité universelle est la caractéristique, d'un service ou d'un aménagement, qui dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats identiques.

Société Logique, 2012

L'index de « walkability »

La mesure par laquelle le cadre bâti est propice à la présence des personnes qui vivent, visitent, magasinent ou passent du temps dans un lieu (traduction libre)

L'index représente la distance maximale désirée de marche entre sa résidence et la destination

La distance optimale pour l'accès :

- Au transport en commun; 400 mètres
- À une épicerie; 800 mètres
- Aux dépanneurs et marchands locaux; 400 mètres
- À une école primaire; 800 mètres

La Ville de Edmonton a établi la zone de confort de marche à 400 mètres pour tenir compte de l'hiver

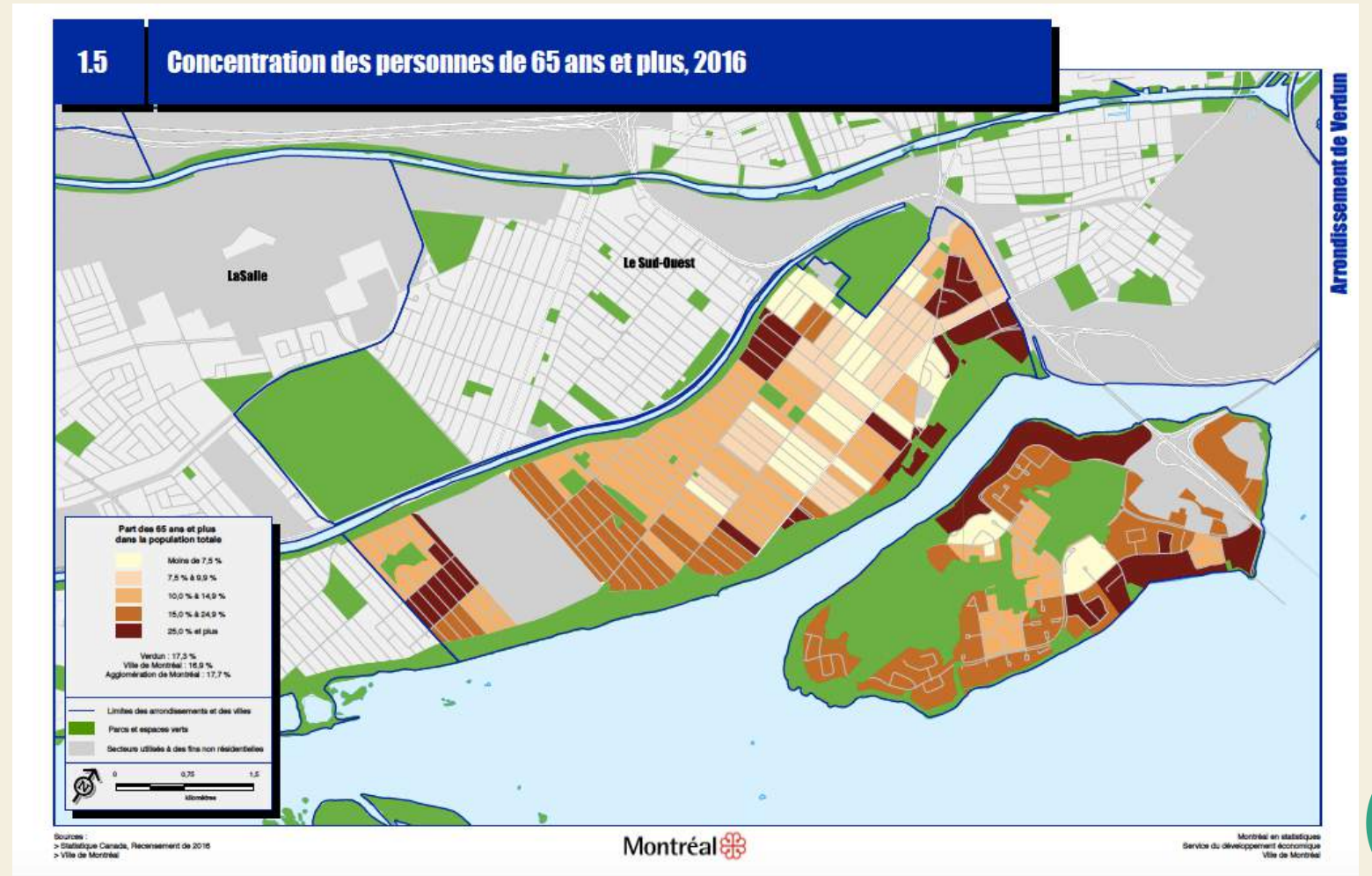
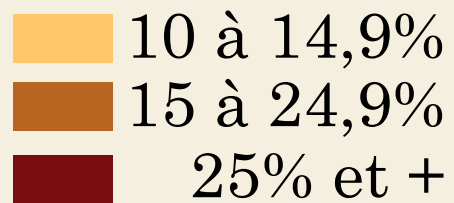
*Extrait du PPU:
page 33*

*Énoncé de
vision*

- À travers la consolidation de la trame urbaine existante, de nouvelles options de déplacement permettent de consacrer plus d'espace aux mobilités actives et au transport collectif. Cela se concrétisera par une meilleure répartition des types de déplacement, notamment par :
 - une extension du réseau cyclable;
 - le déploiement d'un important réseau piétonnier convivial et sécuritaire;
 - une offre de transport en commun enrichie;
 - une reconversion d'espaces extérieurs, aujourd'hui dédiés à l'automobile et au stationnement, en des lieux plus structurants.

Pour guider les choix

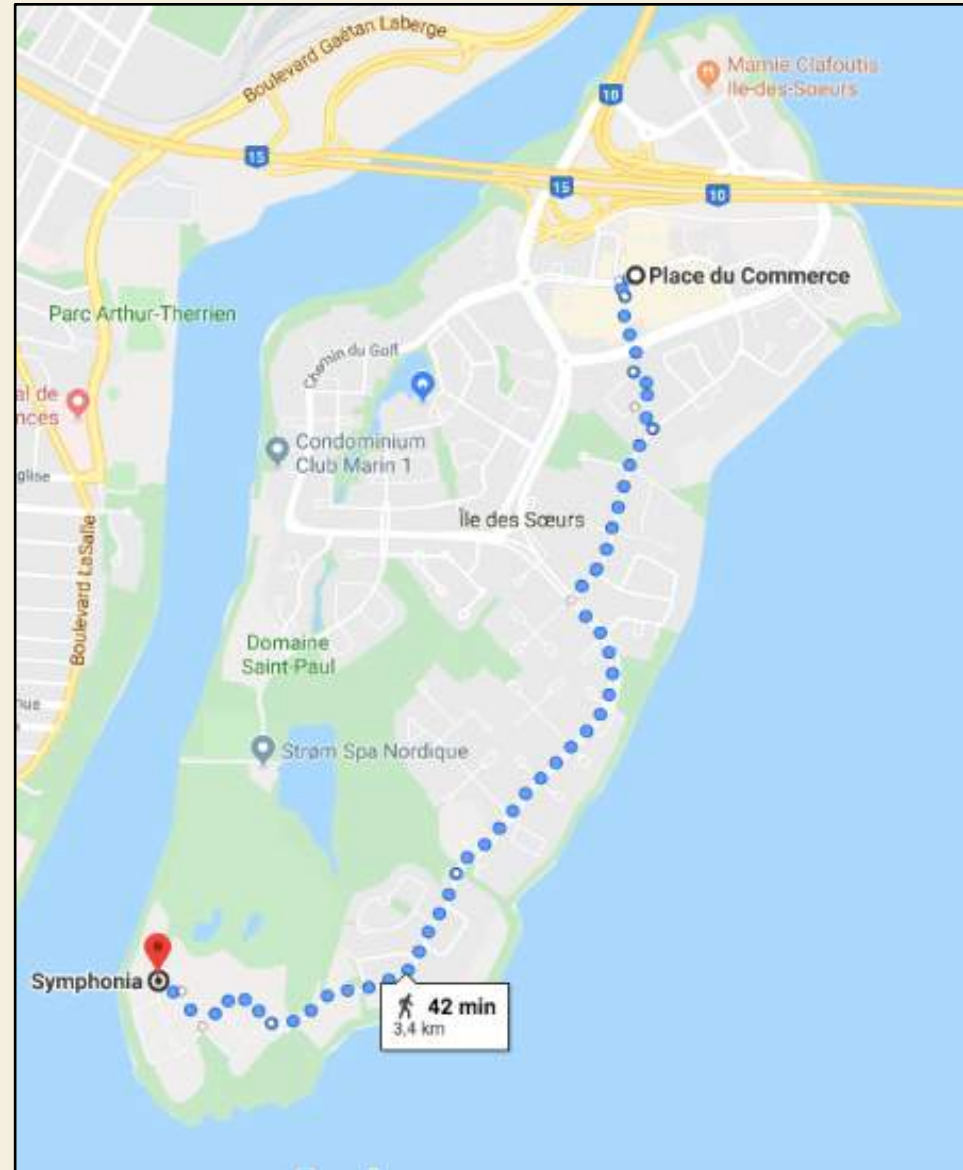
La concentration de la population de 65 ans et plus dans la population totale en 2016



Pour guider les choix

*Le temps de marche entre
la pointe sud (Symphonia) et la Place
du commerce est de 42 minutes et la
distance est de
3,4 kilomètres*

*Le dernier mille est un
obstacle plus important pour
les gens qui ont des défis de
mobilité*



Extrait du PPU page 38

2.2 PRIVILÉGIER DES AMÉNAGEMENTS AU PROFIT DES PIÉTONS, CYCLISTES ET USAGERS DU TRANSPORT COLLECTIF

Il est souhaité d'améliorer grandement les transports actifs (marche, vélo) et collectifs (autobus, navettes, REM), qui sont aujourd'hui déficients et ne correspondent pas tout à fait aux principes d'un secteur de développement de type TOD. L'intention est également de maximiser l'utilisation du REM pour les résidents et travailleurs de l'île, en diminuant les besoins d'utilisation de l'automobile. Pour l'ensemble des aires TOD établies dans le PMAD, il est préconisé d'augmenter le plus possible le report modal de l'automobile vers le REM.

Pour guider les choix

Réseaux de stationnements incitatifs

Tableau 2-3 :

Hypothèses relatives aux stationnements incitatifs

Gares Capacité actuelle Capacité du REM

Gares	Capacité actuelle	Capacité du REM
Deux-Montagnes	1 256	1 160
Bassin Peel	-	-
Île-des-Sœurs	-	-
Panama	962	700
Du Quartier	-	-
Rive-Sud	-	3 000

Sommaire des
prévisions
d'achalandage
du REM
Février 2017
CDPQ

Question : si le souhait est d'augmenter le plus possible le report modal de l'automobile vers le REM, pourquoi n'y a-t-il pas un stationnement incitatif pour les résidents de l'île à proximité du REM ?

*La mobilité
active et
collective ne doit
pas être un
facteur
d'exclusion et un
frein au droit à
la mobilité pour
tous*

Recommandation 2: appliquer la définition d'accessibilité universelle (droit à la mobilité) dans les choix d'aménagement et de mobilité en direction de et dans le secteur du PPU incluant les abords du REM.



Aménagement de la piste cyclable sur la rue de Maisonneuve

C) Une définition: la capacité de charge

*Source : La capacité de charge
des écosystèmes dans le
contexte de l'aménagement du
territoire et du développement
durable au Québec;
Bergeron-Verville, Christine*

La capacité de charge des écosystèmes peut être définie comme étant le seuil au-delà duquel un bien ou un service écologique commence à être dégradé et ne plus contribuer au bien-être des populations. Au-delà de ce seuil, la détérioration causée aux écosystèmes empêchera certains groupes de populations et des générations futures à répondre à leurs besoins. Cet essai permet de conclure que plusieurs lacunes existent actuellement au niveau de l'intégration du concept du respect de la capacité de charge des écosystèmes dans la législation québécoise et dans les orientations d'aménagement.

Extrait du PPU, page 34

5. LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Encourager une gestion écologique des sites par des pratiques innovantes et durables

Favoriser l'intégration de l'agriculture urbaine à même les sites comme mesure favorisant notamment le verdissement et la perméabilité des sols

Exemple cité dans le PPU de l'aménagement sur le bord du fleuve (page 80 ,le littoral est)



Exemple de potentiel d'aménagement du littoral et d'accès à l'eau (projet de la Promenade Champlain à Québec)

Appliquer le bon concept au bon endroit

Il devient de plus en plus nécessaire de reconnaître la valeur des divers types d'espaces verts et de parcs; naturels, boisés, ornemental, linéaire, cité jardin, jardins communautaires, potager, dans les milieux ruraux, urbains, villageois et en bande riveraine. Les valoriser pour leur apport spécifique et historique dans l'espace public et tenter de ne pas confondre les genre.



La « naturalisation » des bassins au parc Lafontaine

Une autre option d'aménagement

La végétalisation des rives



*Une inquiétude :
le patrimoine
naturel de l'Île des
Sœurs à protéger*

*Une légende urbaine ou une
condition de vente de la
Congrégation religieuse de Notre-
Dame: pour chaque arbre coupé, le
promoteur doit en planter trois !*

Recommandation 3 : Inscrire les paysages, la canopée, le concept de la cité jardin de l'Île des Sœurs comme faisant parti du patrimoine naturel à maintenir, à protéger et comme balises pour toutes les interventions futures en paysage sur l'ensemble de l'île.



*Où se cache
l'esprit du lieu à
l'Île des Sœurs?*



Si je n'ai pas été assez claire

- **Le PPU n'est pas une bulle, il s'inscrit dans un milieu et doit tenir compte de la forme urbaine existante, de l'impact sur tous les résidents et doit prévoir des services essentiels, s'il vise une plus grande densité: (CPE, écoles, loisirs, sécurité).**
 - **Les villes sont des mauvais planificateurs du commerce, vous devriez résister à la tentation de le faire.**
 - **Alors que l'agriculture semble au centre de toutes les interventions de la Ville, puisqu'on est sur une île, ne pourrait-on pas accorder une priorité à la protection des rives du Fleuve ?**
 - **On attend au moins depuis 20 ans que la STM propose autre chose que des autobus bleus... faut pas y croire pour planifier le "dernier mille"**
 - **Le REM vante l'accessibilité universelle de son projet. Alors pourquoi l'accessibilité universelle ne fait pas partie des principes qu'on applique... pour s'y rendre?**
-

Fabriquer l'espace public, c'est aborder la ville par ses creux, par ses vides. C'est favoriser une continuité de la trame urbaine pour mettre en relation les différentes parties de la ville : le centre et ses quartiers, les quartiers entre eux, les quartiers et la campagne. L'espace public irrigue la ville, la rend lisible et perméable aux différents modes de déplacement.

Pour cela il doit être conçu pour être accessible pour tous, comme un bien que l'on partage ensemble, que l'on fait vivre par sa présence

Source ; Les nouvelles formes urbaines de la ville archipel

https://www.audiar.org/sites/default/files/documents/editeur/etudes/fu_trame_urb_espaces_pub.pdf

