



PROJET - AVRIL 2024

**PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT DU**

Quartier
Namur-
Hippodrome



TABLE DES MATIÈRES

Mot des élues et élus	5
Introduction	6
1. MISE EN CONTEXTE	9
Pourquoi un plan directeur d'aménagement et de développement	9
Démarches participatives au cœur de la planification	11
2. PORTRAIT ET CONSTATS	14
Description du territoire	14
Contexte urbain	18
Vocations actuelles aux documents de planification	24
Grands constats et principaux défis	26
Opportunités	31
Projets associés	32
3. VISION	37
Énoncé de vision	37
Transition sociale et écologique : un quartier carboneutre	38
Approche montréalaise des quartiers inclusifs et résilients	41
Orientations d'aménagement	42
4. PLAN D'ENSEMBLE CONCERTÉ	51
Approche conceptuelle	51
Plan d'ensemble du QNH	52
Stratégie immobilière	82
Phasage de développement pour le QNH	82
5. FORME URBAINE	84
Approche par unité de voisinage	84
Balises d'aménagement applicables à l'ensemble du quartier	86
1. Victoria	90
2. Décarie	94
3. Clanranald	100
4. Hippodrome nord	104
5. Hippodrome sud	109
6. VERS LA MISE EN ŒUVRE	114
Appel à la mobilisation et à l'accélération d'un projet ambitieux	114
Stratégie de mise en oeuvre	115
Liste des acronymes	117



Valérie Plante

Mairesse de la Ville de Montréal

Mairesse de l'arrondissement de Ville-Marie



Gracia Kasoki Katahwa

Mairesse de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Membre du comité exécutif

Responsable des ressources humaines, de la lutte au racisme et aux discriminations systémiques et déléguée à la réconciliation avec les peuples autochtones



Benoît Dorais

Maire de l'arrondissement du Sud-Ouest

Vice-président du comité exécutif

Responsable de l'habitation, de la stratégie immobilière et des affaires juridiques



Robert Beaudry

Conseiller de ville - District de Saint-Jacques

Membre du comité exécutif

Responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance

MOT DES ÉLUES ET ÉLUS

C'est avec fierté et enthousiasme que nous vous présentons le Plan directeur d'aménagement et de développement du futur quartier Namur-Hippodrome, fruit d'un travail mené depuis plusieurs années par la Ville, ses partenaires et la communauté de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce.

Le site de l'ancien hippodrome de Montréal accueillera, dans les prochaines années, un nouveau milieu de vie inclusif et résilient. Cet immense terrain présente une occasion sans précédent pour innover et répondre à l'urgence climatique et à la crise du logement qui nous frappent actuellement.

Cette transformation majeure du territoire constitue une opportunité pour apporter des solutions concrètes aux défis actuels, particulièrement en matière de mobilité et d'infrastructures nécessaires pour desservir le site de l'hippodrome, grâce à une gouvernance innovante, dont le Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'hippodrome est une première démonstration.

À travers ce plan directeur, la Ville énonce sa vision ambitieuse pour le futur quartier. Nous souhaitons que ce projet urbain rayonne à travers le monde et traduise les meilleures pratiques de l'aménagement du territoire. Pour y arriver, nous avons la certitude qu'il faut miser sur la transition sociale et écologique, l'inclusion de la population dans toute sa diversité, l'offre de services et d'espaces publics adaptés, le verdissement et la biodiversité, le bien-être de la communauté, la priorisation des mobilités actives et collectives, dont l'implantation d'un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest. Le réaménagement de cette artère est par ailleurs le point de départ pour changer les comportements en matière de déplacements et constitue une priorité de notre administration.

Ce plan directeur trace ainsi la voie d'un projet qui se veut une vitrine de nos ambitions, un projet pour toutes les montréalaises et les montréalais grâce aux partenariats solides que nous souhaitons bâtir avec nos partenaires institutionnels et privés pour répondre à l'urgence en matière d'habitation, mais aussi à l'impératif de la transition écologique.

Nous tenons à remercier toutes les personnes, les organismes, dont la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges, et les parties prenantes qui ont pris part à la démarche, de près ou de loin. Nous invitons également la collectivité montréalaise, et en particulier la communauté de Côte-des-Neiges, à poursuivre leur implication et à se joindre à nous pour la mise en œuvre de ce grand chantier.

INTRODUCTION

Depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009, le site de l'ancien hippodrome a fait l'objet de plusieurs itérations et propositions d'aménagement. En effet, il est le dernier terrain vacant de cette ampleur à développer parmi les secteurs centraux de Montréal. Cédé à la Ville par le gouvernement du Québec en 2017 en vertu d'un acte de cession, le site est toujours en attente de nouvelles vocations considérant les enjeux importants qu'il présente (site enclavé et non desservi par les infrastructures). Il constitue près de la moitié du territoire du futur quartier Namur-Hippodrome (QNH) pour lequel une démarche de planification est réalisée par le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), en collaboration avec l'Arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (CDN–NDG) et les services municipaux concernés. À terme, le quartier pourra accueillir entre 18 500 à 20 000 logements, dont près de la moitié sur le site de l'ancien hippodrome, avec une part très importante en logements sociaux, abordables et familiaux, répondant ainsi aux objectifs en habitation de Montréal, mais aussi des gouvernements supérieurs.

À l'automne 2019, la Ville de Montréal a mandaté l'[Office de consultation publique de Montréal](#) (OCPM) pour mener une concertation citoyenne sur la vision et les principes de mise en valeur du QNH. Cette concertation était une occasion d'échanger sur les différents enjeux et de nourrir la réflexion collective quant à l'avenir de ce secteur.

Mentionnons également que le QNH constitue l'une des principales composantes du secteur Namur-De la Savane, lequel est déterminé comme un secteur de planification stratégique dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (Schéma). Dans la foulée de l'adoption du Schéma en 2015, une démarche de planification a été entreprise par le SUM. Menée de concert avec les arrondissements de CDN–NDG et de Saint-Laurent ainsi que les villes de Mont-Royal et de Côte-Saint-Luc, cette démarche a permis d'intégrer et de saisir l'ensemble des enjeux, et ce, dans une perspective de cohérence territoriale de cette partie de l'agglomération.

Ce document se veut donc le résultat de plusieurs années de planification, d'études et de concertation. Le plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) du QNH fait d'abord le point sur le contexte et les démarches participatives, le territoire, les grands constats et les principaux défis ainsi que les opportunités. La vision et les orientations d'aménagement ainsi que des stratégies d'intervention sont ensuite présentées. Le PDAD se conclut par des balises d'aménagement qui permettront d'encadrer les projets de développement et une stratégie de mise en œuvre.



Le présent document de planification incarne la vision de Montréal pour l'avenir du secteur Namur-Hippodrome. Il est le résultat de plusieurs années de réflexion municipale, d'études, d'analyses, de consultation publique et de concertation avec les parties prenantes. Il se veut ainsi un document de référence qui est amené à être bonifié et à évoluer, notamment dans le cadre de la consultation publique. Sa bonification intervient dans le cadre des travaux du Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'hippodrome (GALOPH), récemment mis sur pied et réunissant outre la Ville, les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que le secteur de l'habitation, de l'immobilier, du communautaire et de l'économie sociale dans un nouveau partenariat. Son principal mandat est d'élaborer un plan d'affaires permettant la réalisation de ce projet d'envergure dont les retombées en matière d'offre résidentielle est majeure.



Le pin blanc, ajouté aux armoiries de la Ville de Montréal en 2017, symbolise l'Arbre de la Paix

La Ville de Montréal reconnaît que l'île de Montréal est depuis longtemps un lieu de rencontres et d'activités diplomatiques entre les peuples autochtones. En effet, certains sites archéologiques démontrent la présence de différentes nations depuis près de 5 500 ans. Elle reconnaît également la place qu'occupe aujourd'hui la population autochtone dans la métropole et la soutient.

Secteur Namur-De la Savane

Quartier Namur-Hippodrome



Localisation du QNH au cœur du secteur de planification stratégique Namur-De la Savane

Le QNH s'inscrit dans un contexte urbain beaucoup plus vaste, soit le secteur Namur-De la Savane. Celui-ci présente une importante capacité d'accueil pour de nouvelles activités urbaines et plusieurs projets immobiliers sont en construction ou en planification. À cela s'ajoute la planification de l'axe Jean-Talon/Cavendish. Identifié comme un corridor de mobilité durable, ce dernier permettra une toute nouvelle desserte en transports actifs et collectifs, et ce, pour l'ensemble du secteur.

1. MISE EN CONTEXTE

Pourquoi un plan directeur d'aménagement et de développement?

Le secteur du QNH fera l'objet, au cours des prochaines années, d'une importante transformation. En effet, ce territoire est caractérisé par une sous-utilisation de l'espace et présente une importante capacité d'accueil pour de nouvelles activités urbaines. Le secteur du Triangle, plus au nord à l'est de Décarie, et le projet Westbury, au sud des voies ferrées, laissent présager cette transformation.

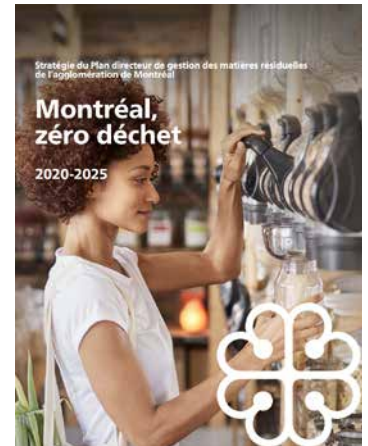
Par l'adoption du PDAD du QNH, la Ville de Montréal énonce ses intentions quant à la mise en valeur de cette partie de la ville, tout en assurant une cohésion entre les interventions publiques et privées. Ce document de planification, à la fois flexible et encadrant, propose un énoncé de vision ambitieux, lequel découle des études et des activités de concertation réalisées depuis les dernières années.

Dans un premier temps, le PDAD constitue un cadre de référence général pour l'ensemble du territoire de planification, et ce, afin d'assurer une cohérence urbaine. Il présente aussi l'ensemble des interventions publiques pour soutenir le redéveloppement des abords de la station de métro Namur (essentiellement des propriétés privées) et assurer le développement du site de l'ancien hippodrome, de propriété municipale et actuellement non desservi par les infrastructures.

Dans un second temps, le PDAD propose des balises d'aménagement spécifiques aux différentes unités de voisinage. Jumelées aux modifications au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (PU), celles-ci orienteront la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de CDN-NDG et permettront d'encadrer la transformation de ce morceau de ville. Les projets immobiliers qui seront proposés devront donc s'inscrire dans la vision du PDAD et respecter les balises d'aménagement énoncées pour chaque unité de voisinage.



La planification du QNH fait écho à plusieurs planifications stratégiques de la Ville de Montréal. Par ses objectifs d'inclusion, d'abordabilité, de carboneutralité, d'innovation et de participation citoyenne, le PDAD du QNH permettra de contribuer à l'atteinte d'objectifs que s'est fixés la Ville en matière de transition sociale et écologique. Ainsi, la planification du secteur est en cohérence avec, notamment, le plan stratégique Montréal 2030, le Plan climat 2020-2030, l'Agenda montréalais 2030, le plan Solidarité, équité et inclusion ainsi que la stratégie Montréal, zéro déchet 2020-2025. Le PDAD est aussi en adéquation avec le Plan stratégique 2023-2030 de l'arrondissement de CDN-NDG dans lequel sont présentées cinq axes inspirés des orientations incontournables de Montréal 2030 : équité et inclusion, transition écologique, vitalité économique, participation citoyenne et mobilisation des équipes. Enfin, le PDAD est en adéquation avec le Projet de ville, lequel est préalable à l'adoption du futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM).

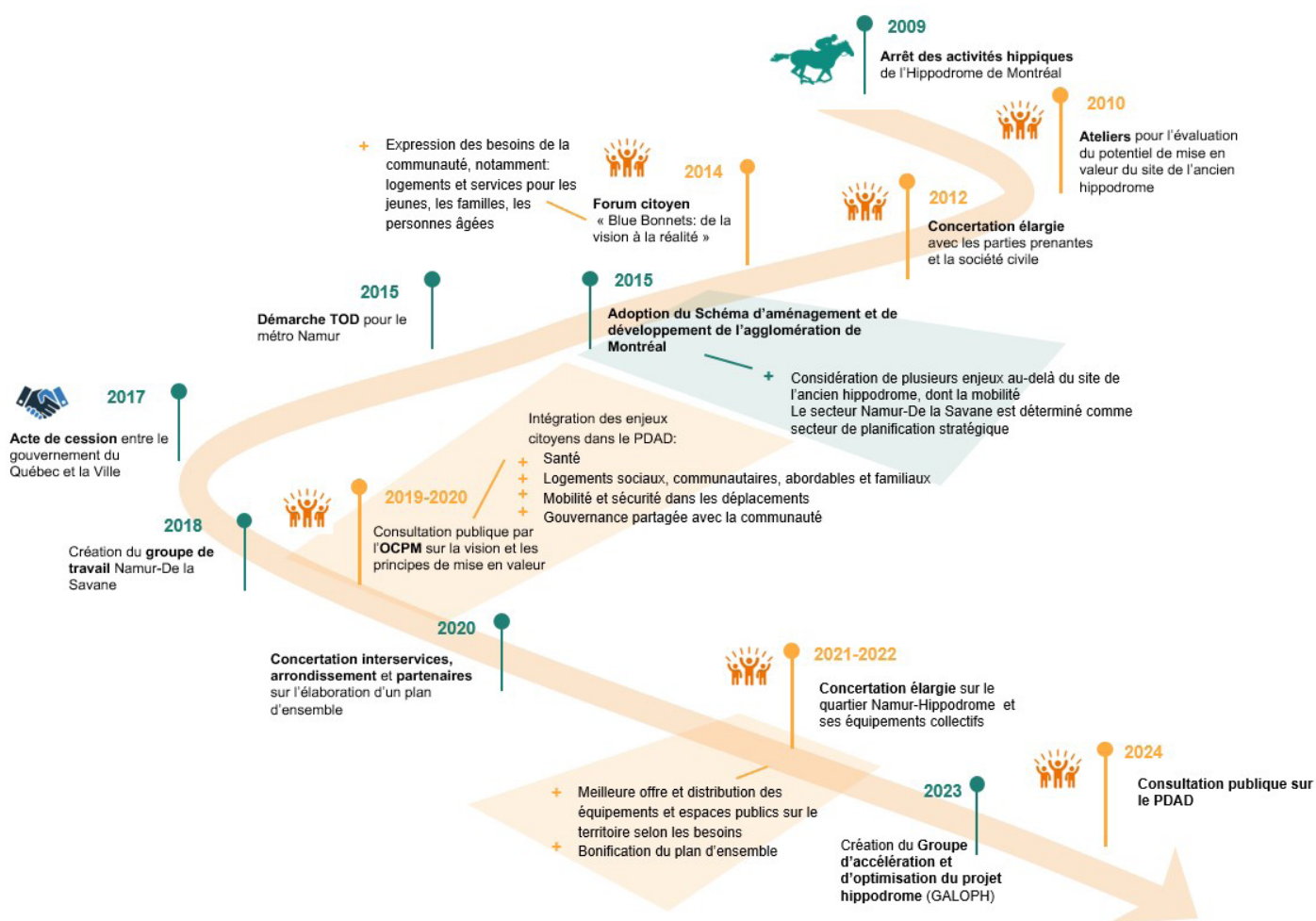


Pages couverture des différents plans et stratégies municipales

Démarches participatives au cœur de la planification

Il importe de rappeler que la démarche de planification du QNH s'appuie sur les acquis des différentes activités de concertation des dix dernières années. Celles-ci ont porté sur plusieurs composantes urbaines du territoire, dont la plus documentée est certainement le site de l'ancien hippodrome.

Depuis l'arrêt des activités hippiques, les organismes communautaires de l'arrondissement de CDN-NDG se sont mobilisés et ont fait valoir leurs besoins, notamment en matière de logements sociaux, communautaires et abordables. Cette mobilisation s'est traduite par plusieurs initiatives citoyennes, dont la création d'une vision collective pour l'avenir du site.



Démarches participatives depuis l'arrêt des activités hippiques à l'Hippodrome de Montréal

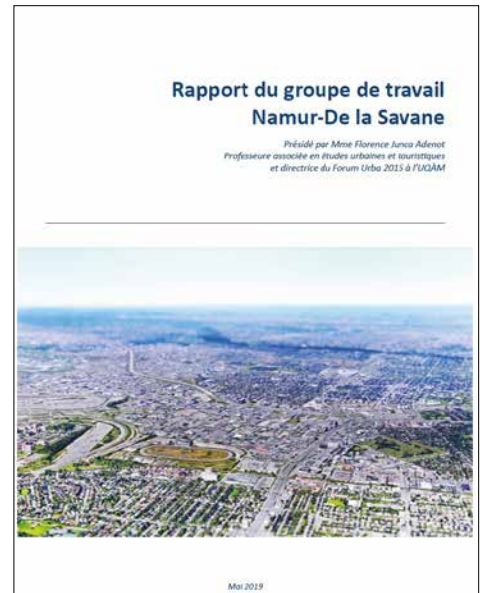
En 2012 et 2013, une démarche participative a été menée par la Ville de Montréal dans le cadre d'une réflexion sur l'avenir du site de l'ancien hippodrome. Elle faisait suite à l'entente de principe conclue entre la Ville et le gouvernement du Québec relativement à la cession du site. Ainsi, dans la poursuite des réflexions quant à la mise en valeur du secteur, plusieurs activités de concertation, dont des rencontres avec des parties prenantes et un forum d'experts, ont été tenues. Cette démarche a permis d'identifier certaines préoccupations, dont la création d'un quartier mixte, et a démontré la nécessité d'élargir le territoire de planification pour traiter prioritairement l'enjeu des déplacements.

C'est dans ce contexte que le secteur Namur-De la Savane est désigné comme un secteur de planification stratégique dans le Schéma en 2015 et que la mobilité est placée au cœur de la réflexion. Ainsi, une démarche d'idéation pour la transformation des abords de la station de métro Namur a été entreprise en collaboration avec plusieurs partenaires institutionnels, dont la Société de transport de Montréal (STM) et le ministère des Transports (MTQ). L'objectif était de réaliser un projet de démonstration d'aménagement selon les principes du *Transit Oriented Development* (TOD). Cet exercice a permis de jeter les bases pour la transformation et la requalification des abords de la station de métro dans un esprit de densification et d'accessibilité à la station.

Mentionnons également qu'un groupe de travail a été créé par la mairesse de Montréal et la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal afin de proposer des solutions à court, à moyen et à long termes pour améliorer les conditions de mobilité dans le secteur. Son rapport a été rendu public en mai 2019, il propose treize recommandations qui interpellent l'ensemble des partenaires en matière de mobilité. Le groupe de travail insiste par ailleurs sur la nécessité d'intervenir pour désenclaver le secteur et le desservir par les modes de transport actifs et collectifs.

Le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté l'OCPM à l'automne 2019 pour mener une consultation publique, en amont, sur la vision et les principes de mise en valeur du QNH. L'objectif de cette consultation était d'établir une vision commune. À l'époque, les cinq principes qui suivent ont été soumis à la collectivité :

1. un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté;
2. un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles;
3. les mobilités actives et collectives, assise d'un quartier ouvert sur la ville;
4. un réseau d'espaces verts et publics intégrés, à la base de l'organisation spatiale du quartier;
5. une identité du lieu renouvelée.



Page couverture du rapport du groupe de travail Namur-De la Savane



Consultation publique menée par l'OCPM en 2019 et 2020, Office de consultation publique de Montréal

De manière générale, la proposition de la Ville a été bien accueillie par les participantes et participants. La Commission relève toutefois le défi de faire cohabiter un milieu de vie dans un environnement aussi hostile qui présente une multitude d'enjeux, notamment en matière de mobilité. L'OCPM a déposé son rapport en septembre 2020, lequel comprend une quarantaine de recommandations. D'entrée de jeu, l'Office invite la Ville à présenter un énoncé de vision où la santé des personnes et de la nature sera au cœur des décisions à venir. Elle insiste également sur la mise en place d'une gouvernance adaptée à cet ambitieux projet urbain, et ce, autant dans le cadre de la planification que de la mise en œuvre.

Depuis les dernières années, la Ville travaille de près avec les groupes du milieu. Un comité de pilotage, les Ateliers Namur-Hippodrome, a ainsi été mis en place en 2021 pour assurer un dialogue avec la Ville. Ce dernier est composé de membres de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC-CDN), de représentantes et représentants de différents services municipaux et de l'Arrondissement de CDN-NDG. Les parties prenantes ont convenu de collaborer dans le cadre de la planification du futur quartier.

ADS+

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est à la fois un processus, un outil et une méthode d'analyse et d'action qui vise à lutter contre les discriminations existantes en tenant compte des droits et des réalités spécifiques des personnes vivant plusieurs discriminations simultanément.

Ville de Montréal

Dans le cadre du mandat sur la planification des espaces publics et des équipements collectifs, une consultation a été menée en utilisant l'ADS+. Elle a permis de documenter les besoins des différents groupes comme les familles avec enfants, les personnes âgées, les femmes, les jeunes ainsi que les personnes issues de l'immigration et les personnes racisées. De plus, dans le cadre du mandat sur la bonification du plan d'ensemble pour le QNH, quatre ateliers de concertation ont été réalisés. Ces ateliers portaient sur différentes thématiques du plan d'ensemble comme la mobilité et les milieux de vie.

Enfin, un tout nouveau partenariat a été mis sur pied, en mai 2023, avec la création du GALOPH. La Ville de Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que le secteur de l'habitation, de l'immobilier, du communautaire et de l'économie sociale se sont ainsi réunis avec pour mandat l'élaboration d'un plan d'affaires permettant la réalisation de cet ambitieux projet urbain.



Activité de concertation dans le cadre de la définition des besoins en matière d'équipements collectifs et d'espaces publics, Rayside Labossière

2. PORTRAIT ET CONSTATS

Description du territoire








Localisé dans l'arrondissement de CDN-NDG, le QNH est situé au cœur de l'île de Montréal. Il est composé du site de l'ancien hippodrome ainsi que des terrains aux abords de la station de métro Namur, le long de la rue Jean-Talon Ouest. Son territoire est délimité par les voies ferrées du Canadien Pacifique (CP) au sud, par la limite du site de l'hippodrome à l'ouest, par la limite municipale avec la Ville de Mont-Royal et la rue Jean-Talon Ouest au nord ainsi que par les lots qui bordent l'avenue Victoria à l'est. L'ensemble couvre près de 95 ha, le site de l'ancien hippodrome s'étendant à lui seul sur 46 ha.

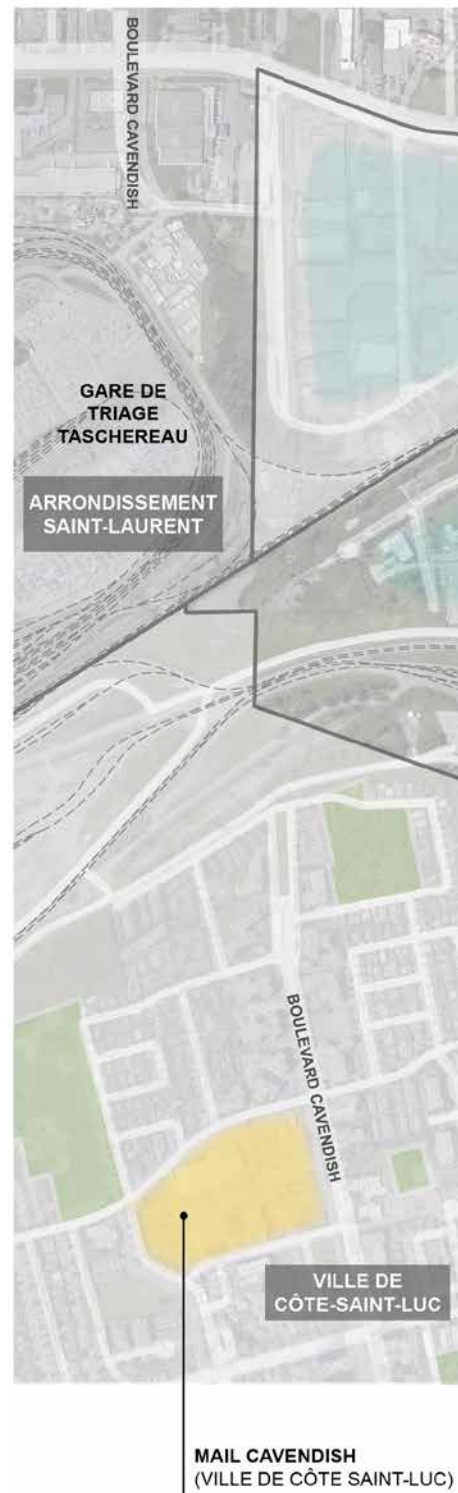
Ce secteur de la ville est caractérisé par une importante congestion routière et par la présence intensive de camionnage. Cette situation s'explique entre autres par la présence d'infrastructures de portée régionale (voies ferrées, gares de triage et autoroute) et soulève des enjeux de sécurité considérables pour les plus vulnérables. De plus, ces infrastructures contribuent fortement à l'enclavement du futur quartier, particulièrement les terrains à l'ouest de l'autoroute Décarie.

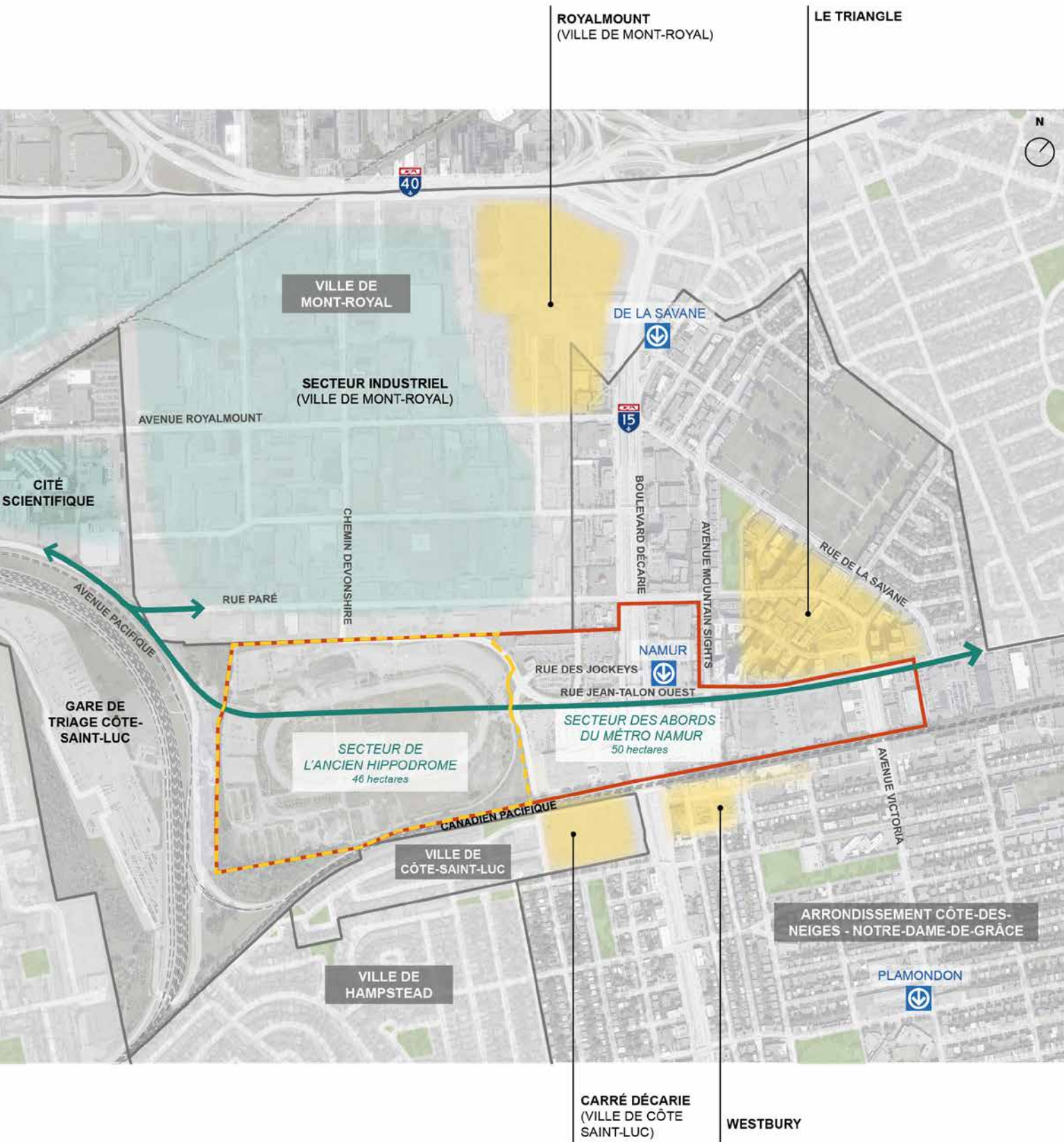
La rue Jean-Talon Ouest, principale porte d'entrée au QNH, permet d'accéder à l'autoroute Décarie et inversement d'accéder au secteur depuis l'autoroute. Cela a pour effet d'augmenter la circulation de transit et de rendre les déplacements difficiles, notamment aux abords de la station de métro. Considérant sa localisation à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie, la station de métro Namur est peu accessible. D'ailleurs, elle figure parmi les moins achalandées du réseau de la STM et présente une réserve de capacité.

Le secteur est sous-utilisé considérant la faible densité du bâti et la présence de grandes aires de stationnement extérieures. En ajoutant les larges emprises routières, le secteur est considéré comme un important îlot de chaleur et est peu attrayant pour les mobilités actives. À cet égard, les infrastructures cyclables sont pratiquement inexistantes sur le territoire du futur quartier.

Plusieurs projets immobiliers sont en cours ou en planification (Le Triangle, Royalmount, Westbury, Carré Décarie) à proximité du QNH, ce qui permet de constater la transformation du secteur élargi. Enfin, l'axe Jean-Talon/Cavendish, désigné comme corridor de mobilité durable, fait l'objet d'une planification par la Ville de Montréal. La transformation de celui-ci permettra notamment de connecter le futur quartier aux secteurs adjacents, et ce, via des mobilités durables.

LÉGENDE	
périmètre d'intervention du secteur Namur-Hippodrome	
limite du site de l'ancien hippodrome	
limite administrative	
voie ferrée	
corridor de mobilité durable Jean-Talon/Cavendish	
pôle d'emploi	
projet de développement immobilier hors périmètre	

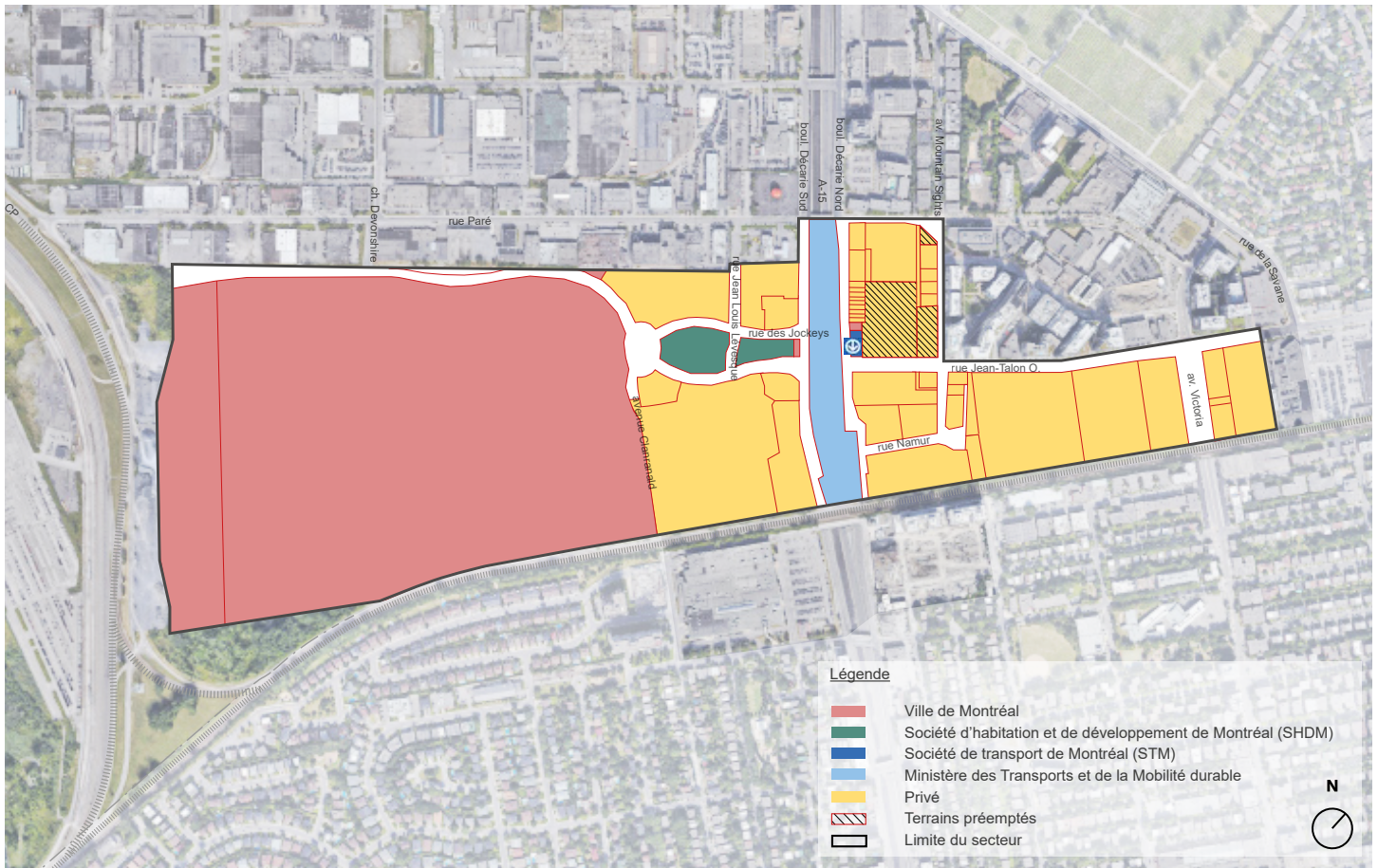




La carte ci-après présente la répartition des propriétés dans le QNH. Le site de l'ancien hippodrome couvre à lui seul près de la moitié du territoire. En 2021, la Ville de Montréal a également acquis un lot du côté est du boulevard Décarie, à proximité de la station de métro, et ce, en utilisant son droit de préemption. Cette acquisition permettra l'aménagement d'un centre intermodal de transport et une offre de mobilités alternatives à un endroit stratégique du futur quartier.

La Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) est propriétaire de deux lots localisés à l'entrée du site de l'ancien hippodrome. Ceux-ci sont actuellement utilisés par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) à des fins de stationnement incitatif. La STM est quant à elle propriétaire du lot où se situe l'édicule de la station de métro Namur, à l'angle de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie.

Des lots appartenant au CP et à Hydro-Québec sont localisés à proximité du site de l'ancien hippodrome, au sud et à l'ouest. Le reste du territoire du quartier est composé de propriétés privées.



Répartition des propriétés dans le secteur Namur-Hippodrome

Principaux constats :

- Le secteur est enclavé par les infrastructures de transport régionales (autoroutes, voies ferroviaires et gares de triage)
- Ces infrastructures sont des sources de risques et de nuisances pour le futur quartier et la population qui viendra s'y établir
- Les conditions de mobilité sont difficiles et la congestion routière y est importante
- La station de métro Namur, l'une des stations les moins achalandées du réseau de la STM, est difficilement accessible considérant sa localisation à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie
- Les réseaux de transport actif sont peu développés, voire inexistant
- L'environnement est hostile pour la marche et le vélo
- Le secteur représente un important îlot de chaleur (à l'exception du site de l'ancien hippodrome)
- D'importants investissements sont nécessaires pour soutenir la transformation du secteur (infrastructures d'eau (aqueduc, égouts), électricité, télécommunications, etc.)



Importante aire de stationnement extérieure



Voies ferrées du CP



Congestion routière sur l'autoroute et le boulevard Décarie

Contexte urbain

Avant 1950

À la fin du 17^e siècle, les Sulpiciens cèdent aux colons français des terres à défricher et à cultiver. Le QNH se trouve dans une vaste prairie au pied du versant nord du mont Royal, tout près du ruisseau Raimbault. Les terres y sont fertiles et bien irriguées en raison de la proximité de ce dernier. La mémoire de ce cours d'eau subsiste encore aujourd'hui dans le tracé de la rue de la Savane. Pendant plus de deux siècles, le territoire est principalement agricole. On y exploite des jardins maraîchers et des vergers où on y cultive entre autres le melon de Montréal.

Ce secteur de la ville s'urbanise tranquillement dans la première moitié du 20^e siècle. Les terres agricoles sont morcelées et loties notamment à Mont-Royal, Côte-Saint-Luc et Hampstead. Le territoire du QNH demeure toutefois fortement agricole jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

Au début du 20^e siècle, le *Montreal Jockey Club* cherche un grand terrain pour y construire une nouvelle piste de course de chevaux. Le secteur agricole dans la partie ouest de Côte-des-Neiges semble tout indiqué et est facilement accessible en transport collectif. En effet, le tramway érigé par la *Montreal Park & Island* permet de s'y rendre en 25 minutes depuis le centre-ville. L'hippodrome Blue Bonnets est inauguré le 4 juin 1907 et une boucle de tramway de près de deux kilomètres est ajoutée, la *Blue Bonnets Loop*. Cette dernière donne directement sur l'entrée de l'hippodrome.

Après 1950

Le secteur subit une transformation importante après 1950. En moins de 15 ans, il est presque entièrement urbanisé. L'apparition des grandes infrastructures de transport comme les triages ferroviaires et l'échangeur Décarie ainsi que le développement du secteur industriel de Mont-Royal transforment considérablement le paysage et marquent la fin de l'ère agricole.

À cette époque, l'arrêt du service de tramway et la démocratisation de l'automobile laissent présager l'avenir du secteur. Le boulevard Décarie prend des airs de Route 66 avec ses grandes enseignes lumineuses, ses restaurants et ses motels.



Scène de récolte du «melon de Montréal» Archive de Ville Mont-Royal



Station Blue Bonnets en 1921, Société de transport de Montréal



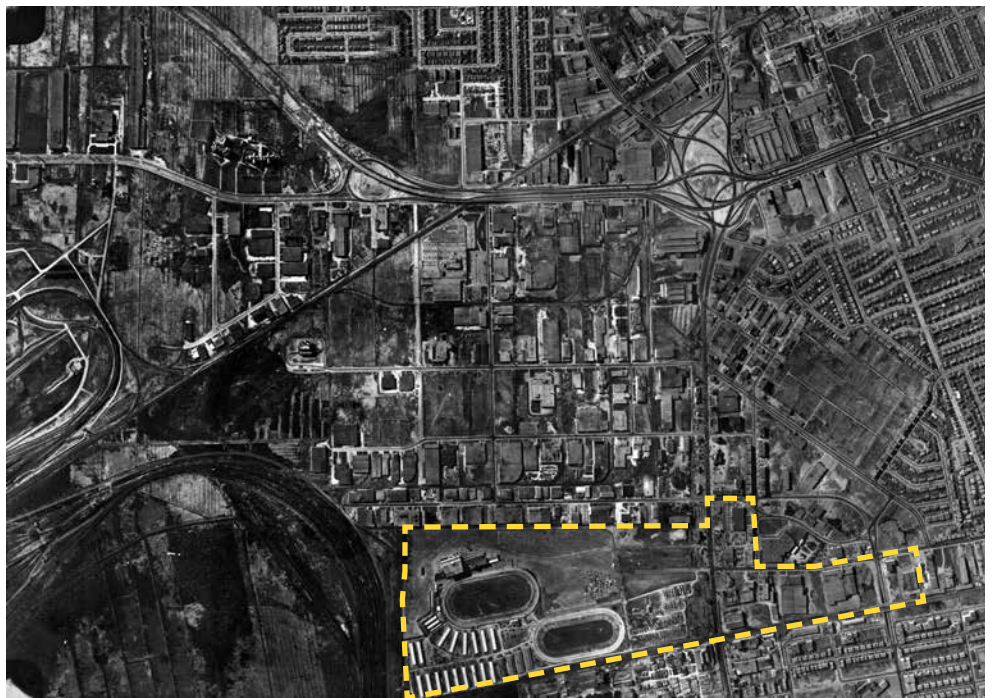
Course à l'hippodrome Blue Bonnets en 1913, Bibliothèque et archives nationales du Québec



Boulevard Décarie en 1961, Ville de Montréal, Service d'urbanisme



Le secteur Namur-De la Savane en 1947, Archives de la Ville de Montréal



Le secteur Namur-De la Savane en 1962, Archives de la Ville de Montréal

--- limite du secteur
Namur-Hippodrome

Les années 60 sont marquées par la construction de grandes infrastructures de transport à Montréal (prolongement du boulevard Métropolitain, échangeur Turcot, tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, chemin de la Côte-de-Liesse). Le secteur n'y échappe pas et l'autoroute Décarie est inaugurée en 1967, à peine quelques heures avant l'ouverture de l'Exposition universelle. La transformation du boulevard en autoroute accélère le développement commercial et industriel dans cette partie de la ville et les grandes aires de stationnement extérieures se multiplient au rythme de l'implantation des entreprises et des commerces de grande surface. Malgré l'inauguration de la station de métro Namur en 1984, le secteur demeure très attractif pour l'automobile. Encore aujourd'hui, la station de métro est sous-utilisée.



Autoroute Décarie en 1970, Bibliothèque et archives nationales du Québec



Panneau promotionnel en 1966, Bibliothèque et archives nationales du Québec



Les jockeys de Blue Bonnets remerciant la STM pour l'ouverture de la station de métro Namur en 1984, Archives de la STM

La rue Jean-Talon

La rue Jean-Talon a été ouverte en 1927, puis prolongée dans les années 50. Elle se présente aujourd'hui comme l'une des plus longues artères de l'île de Montréal. Elle est le résultat de la jonction de plusieurs rues et elle a porté plusieurs noms. Avec ses quatorze kilomètres, cette artère traverse de nombreux quartiers et présente des caractéristiques distinctes. Son intérêt réside en grande partie dans son tracé qui relie le pôle économique de l'est à celui de l'ouest. On note aussi une importante offre commerciale sur toute sa longueur.

Aux extrémités (Anjou et Décarie), les aménagements et la forme urbaine de la rue Jean-Talon traduisent une approche centrée sur l'automobile. À ces endroits, elle sert d'interface avec le réseau supérieur et peut même servir de voie de substitution pour l'autoroute métropolitaine lors d'incidents majeurs. On recense plus de 40 000 déplacements journaliers sur certains tronçons de l'artère.

Principal accès au QNH, la rue Jean-Talon Ouest sera en quelque sorte la colonne vertébrale du futur quartier. À l'ouest de l'autoroute Décarie, elle est complémentaire à la rue des Jockeys et c'est autour de cet axe central que se déploieront entre autres les équipements collectifs et les espaces publics. À l'est, le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest au sein d'un milieu existant figure ainsi parmi les interventions structurantes et prioritaires pour transformer la mobilité dans le secteur. La modification de la fonctionnalité de cette rue, notamment en donnant la priorité aux modes actifs et collectifs, est majeure. Un tramway pourrait même y être implanté pour connecter le QNH aux quartiers environnants et assurer l'intermodalité avec le métro (station Namur) et l'éventuelle station Canora du Réseau express métropolitain (REM) à Ville Mont-Royal.



La rue Jean-Talon Ouest à l'approche du secteur Namur-Hippodrome

Les formes urbaines

Le secteur du QNH se caractérise par une architecture, des hauteurs et des gabarits assez variés. Des immeubles commerciaux, souvent implantés de façon désordonnée par rapport à la rue, côtoient des bâtiments résidentiels construits dans les années 60. Dans le secteur Le Triangle, les tours d'habitation et les commerces de quartier remplacent successivement les petites industries et les commerces destinés à l'automobile. Les hauteurs des bâtiments varient ainsi de 1 à 12 étages.

Localisé à l'ouest du mont Royal, le QNH bénéficie encore de certaines vues privilégiées sur la montagne et les repères montréalais que sont l'oratoire Saint-Joseph et l'Université de Montréal. Le paysage du secteur est également marqué par des bâtiments à l'architecture originale comme l'Orange Julep et l'hôtel Ruby Foo's. Néanmoins, il n'y a aucun bâtiment d'intérêt patrimonial reconnu et aucun site archéologique identifié dans le secteur.

À l'exception du site de l'ancien hippodrome, le secteur est considéré comme un important îlot de chaleur. Les larges emprises routières et les grandes surfaces minéralisées aux abords de la station de métro, jumelées à la rareté des espaces verts, contribuent à l'îlot de chaleur et complexifient la gestion des eaux de surface. Cette situation est d'autant plus problématique dans un contexte où les infrastructures souterraines sont à pleine capacité. L'aménagement du domaine public est par ailleurs peu propice pour la marche et le vélo.



Cadre bâti et hauteur variés



Implantation incohérente par rapport à la rue



Vue vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph à partir du site de l'ancien hippodrome



Architecture originale, Hôtel Ruby Foo's



Large emprise routière et îlot de chaleur

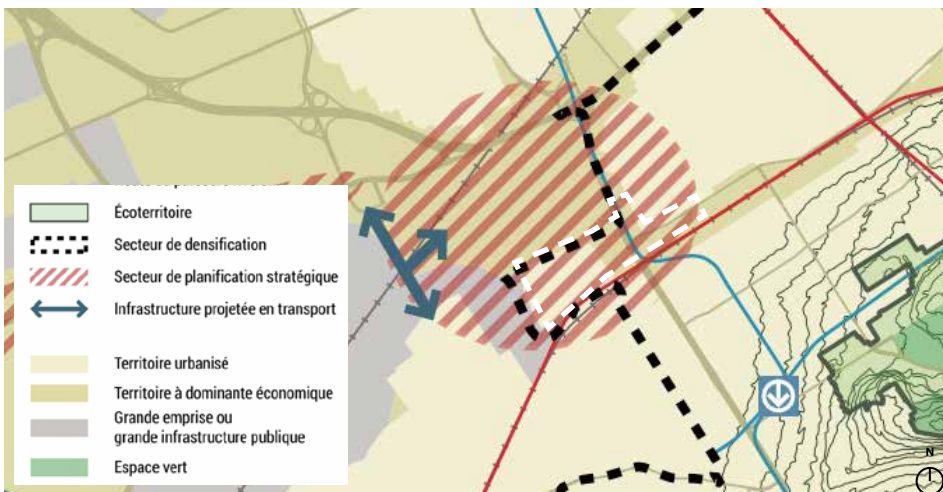


Restaurant Gibeau Orange Julep

Vocations actuelles aux documents de planification

Le QNH est inclus dans le secteur Namur-De la Savane, lequel est déterminé comme l'un des six secteurs de planification stratégique dans le Schéma, et présenté comme un secteur de densification au concept d'organisation spatiale. Ce dernier présente également une infrastructure projetée en transport à l'ouest du secteur.

Pour ce qui est des grandes affectations du territoire, le secteur Namur-Hippodrome est composé de réalités urbaines assez différentes. En effet, les abords du boulevard Décarie et de la rue Jean-Talon Ouest sont inclus dans l'affectation « activités diversifiées », tandis que le site de l'ancien hippodrome est défini par l'affectation « dominante résidentielle ». À l'ouest du secteur, les gares de triage sont incluses dans l'affectation « grande emprise ou grande infrastructure publique » et au nord, le secteur industriel de Mont-Royal est inclus dans l'affectation « industrie ».



Concept d'organisation spatiale, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal



Grandes affectations du territoire, Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

Description des grandes affectations du Schéma

Activités diversifiées :

Consiste à préserver l'activité économique tout en permettant, quand les conditions le permettent, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. Cette aire d'activités est généralement située le long d'infrastructures de transport.

Dominante résidentielle :

Désigne les zones qui participent à la création et à la mise en valeur de milieux de vie durables et complets sur le territoire.

Grande emprise ou grande infrastructure publique :

Détermine les espaces réservés à des installations qui fournissent des services essentiels à la population ou aux entreprises.

Industrie :

Représente des entreprises et des établissements exerçant une fonction économique, que ce soit la fabrication, la transformation, l'assemblage, la distribution ou la prestation de services aux entreprises.

Au PU, le secteur Namur-Hippodrome est inclus dans le secteur de planification détaillée Décarie-Cavendish-Jean-Talon Ouest. Les orientations d'aménagement visent notamment l'intensification et la diversification des activités urbaines, l'amélioration de la desserte en transport collectif et l'augmentation de la place pour les modes actifs ainsi que l'atténuation des nuisances environnementales.

À l'heure actuelle, plusieurs affectations du sol caractérisent le territoire du quartier Namur-Hippodrome, soit « secteur d'emplois », « secteur d'activités diversifiées » et « secteur mixte ». Dans le cadre de la planification du futur quartier, l'affectation « secteur d'emplois », aux abords de l'axe autoroutier, a été questionnée.



Affectations du sol, Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

Description des affectations du PU

Secteur d'emplois :

Aire à vocation économique comportant principalement des activités à caractère industriel ou commercial. L'habitation y est exclue.

Activités diversifiées :

Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif.

Secteur mixte :

Aire diversifiée comportant une composition variée d'activités et de l'habitation. Plusieurs de ces secteurs recouvrent des aires présentant un potentiel d'intensification du nombre de logements ou du nombre d'emplois.

Grands constats et principaux défis

Le morcellement et l'enclavement du territoire, principal frein à la mise en valeur du secteur

Le morcellement et l'enclavement du territoire dans cette partie de la ville, notamment causé par la présence des autoroutes et des infrastructures ferroviaires (voies et triage) restreint son accessibilité et rend les déplacements difficiles. En effet, le secteur Namur-Hippodrome est complètement enclavé au sud par les voies ferrées du CP et à l'ouest par l'immense gare de triage Côte-Saint-Luc. Le futur quartier est également traversé par l'autoroute Décarie qui est en tranchée à cet endroit. Ces enjeux représentent des défis importants pour l'atteinte du plein potentiel de mise en valeur de ce secteur.

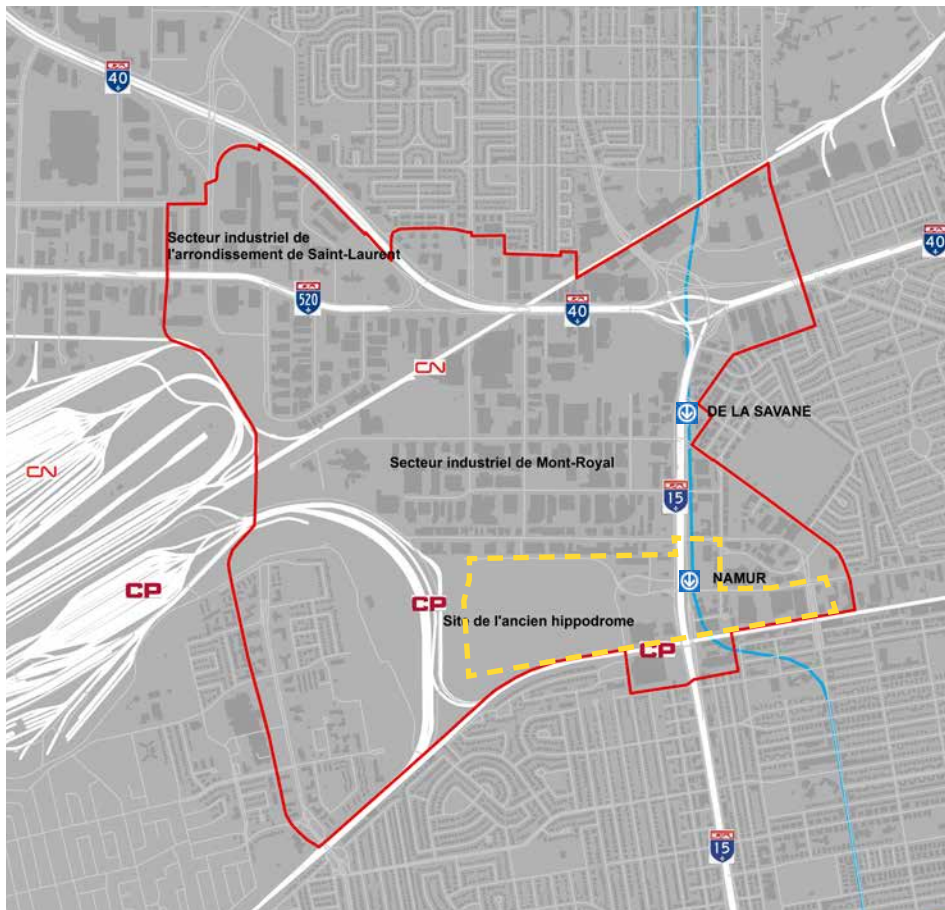
En plus des nombreuses barrières physiques et d'une importante congestion routière, les longues traversées, le manque de trottoirs, la discontinuité du réseau cyclable et l'environnement hostile rendent la marche et le vélo peu attrayants. La cohabitation des camions avec les personnes circulant à pieds, en fauteuil roulant et à vélo soulève par ailleurs des enjeux de sécurité. L'amélioration des conditions de mobilité pour les modes actifs et collectifs se présente comme une priorité à la mise en valeur du futur QNH.



Enclavement du secteur Namur-Hippodrome par la gare de triage Côte-Saint-Luc



Cohabitation difficile avec les modes lourds



Enclavement des secteurs Namur-De la Savane et Namur-Hippodrome par les infrastructures ferroviaires et autoroutières



Enjeux de sécurité pour les modes actifs et congestion véhiculaire, rue Jean-Talon Ouest

Une sous-utilisation de l'espace et une importante capacité d'accueil pour de nouvelles activités

L'abondance de stationnements à ciel ouvert, l'importance des emprises routières, la présence de terrains en attente de nouvelles vocations, le mode d'implantation des bâtiments et les faibles densités contribuent à la sous-utilisation de l'espace. À cela s'ajoute le site de l'ancien hippodrome, vacant depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009 et la démolition des bâtiments en 2018. Par conséquent, le secteur Namur-Hippodrome présente une capacité d'accueil importante pour de nouvelles activités urbaines. À terme, ce sont entre 18 500 et 20 000 logements, des commerces et services de proximité et plusieurs équipements collectifs qui pourraient s'ajouter dans ce secteur stratégique de la ville.

Toutefois, pour permettre l'accueil d'un nouveau milieu de vie complet dans cette partie de la ville, des investissements importants sont requis. En effet, la transformation des activités industrielles et commerciales en milliers de logements nécessite de nouvelles infrastructures (aqueduc, égouts, électricité, télécommunications). Pour rappel, le site de l'ancien hippodrome est actuellement dépourvu d'infrastructures.

D'ici là, le site de l'ancien hippodrome pourrait être approprié par la communauté de manière temporaire et transitoire. Des espaces circonscrits pourraient ainsi être redonnés à la population et utilisés, par exemple, à des fins récréatives. Mentionnons que le site est déjà occupé par des organismes qui réalisent des activités d'agriculture urbaine et de la plantation d'arbres.



Aires de stationnement à ciel ouvert et terrain vacant de l'hippodrome qui pourraient accueillir de nouvelles fonctions urbaines



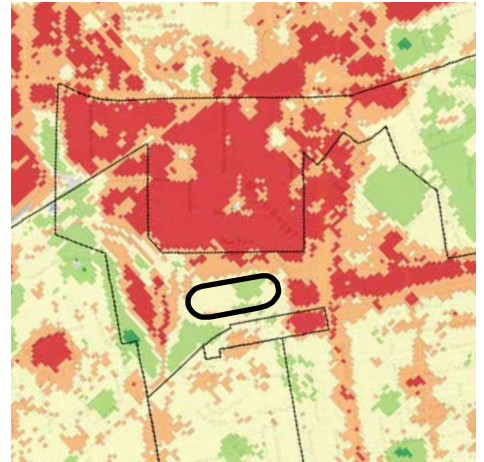
Espaces de stationnement extérieurs aux abords de la station de métro Namur



Large emprise publique contribuant à l'îlot de chaleur



Espaces verts et naturels dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords



Îlots de chaleur (2019), vulnérabilité aux aléas climatiques de l'agglomération de Montréal, Ville de Montréal



Espace naturel sur le site de l'ancien hippodrome

Un fort potentiel de verdissement et un paysage singulier

La présence des voies autoroutières ainsi que la place importante accordée à l'automobile, tant sur le domaine public que sur les propriétés privées, contribuent à la banalité du paysage aux abords de la station de métro. Combiné à la présence de grands bâtiments commerciaux et industriels ainsi qu'à la rareté des milieux naturels, le secteur constitue un immense îlot de chaleur. Une stratégie de verdissement ainsi qu'une stratégie de gestion écologique des eaux devront être mises en place, et ce, à l'échelle du secteur.

Le site de l'ancien hippodrome offre, quant à lui, un environnement calme et une ambiance complètement différente. Depuis les dernières années, on peut y observer une nature de plus en plus présente. Le secteur bénéficie également de vues privilégiées sur le mont Royal et sur des repères importants de la ville comme l'oratoire Saint-Joseph. Ces points de vue sont particulièrement intéressants et contribuent à la richesse du paysage le long de la rue Jean-Talon Ouest et sur le site de l'ancien hippodrome.

Des nuisances importantes pour la santé et le bien-être de la population

Les infrastructures de transport ferroviaires et autoroutières constituent des contraintes anthropiques dont l'utilisation entraîne des impacts considérables sur la santé et le bien-être de la population dans le secteur. En effet, celles-ci engendrent des nuisances importantes en matière de bruit, de vibrations, de poussières et de pollution de l'air, notamment par l'émanation de gaz et de particules. Des mesures de mitigation devront être mises en place pour assurer une bonne qualité des milieux de vie, et ce, autant dans les aménagements que dans l'implantation des activités urbaines.



Axe Décarie constituant une contrainte anthropique importante dans le secteur



Opportunités

En plus de contribuer à l'atteinte des priorités montréalaises, le projet urbain du QNH permettra de générer un grand nombre de bénéfices économiques, environnementaux et sociaux. En adéquation avec la vision proposée, la création d'un quartier carboneutre permettra de contribuer à la réalisation d'un milieu de vie où il fait bon vivre. La carboneutralité prendra forme à travers un ensemble de mesures, dont la mise en place de réglementations pour assurer des choix plus écologiques dans la construction des bâtiments, mais aussi par l'implantation de réseaux de transport pour les modes actifs et collectifs. L'ensemble des interventions contribueront à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire montréalais, en plus d'offrir des infrastructures et des espaces de qualité pour la future population et pour les ménages des quartiers limitrophes.

La maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome constitue un avantage indéniable pour aller plus loin en matière de transition sociale et écologique et accroître substantiellement l'offre de logements sociaux, communautaires, abordables et familiaux. L'ajout de 18 500 à 20 000 logements dans le secteur permettrait aussi de répondre à des enjeux actuels en matière d'habitation. Le futur quartier permettra la réduction des inégalités par la possibilité, pour une population diversifiée, de vivre dans un cadre sain et harmonieux où la mixité sociale et l'accessibilité à un logement abordable et de qualité sont une réalité. C'est aussi l'occasion, pour la Ville, de réaliser des projets pilotes et de tester certaines innovations urbaines.

Transit-oriented development

Développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de train léger ou un arrêt d'autobus. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain.

La présence de la station de métro Namur s'avère un atout important pour la transformation de la mobilité et la requalification du secteur. Dans un contexte de déplacements et d'accessibilité difficiles, le métro jouera un rôle prépondérant dans les options de mobilité et attirera une clientèle de plus en plus importante. Par ailleurs, l'intermodalité pourra être assurée par la connexion de la station Namur à la gare Canora du REM via un transport collectif sur la rue Jean-Talon Ouest, notamment un tramway. Ce nouveau réseau contribuera ainsi à l'augmentation des parts modales en transport collectif et la station Namur deviendra l'assise d'un véritable TOD.

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest permettra de revoir le partage de la rue au bénéfice des modes actifs et collectifs et de renforcer le sentiment de sécurité dans la traversée de l'axe Décarie. De plus, le déploiement d'une nouvelle trame urbaine sur le site de l'ancien hippodrome est une occasion de revoir la façon de se déplacer en ville tout en créant de nouvelles connexions avec les autres quartiers autour.

Enfin, l'aménagement de parcs, d'espaces verts et publics dans le secteur Namur-Hippodrome permettront un verdissement massif, le maintien de la biodiversité, la lutte contre les îlots de chaleur, la diminution du bruit et l'amélioration de la qualité de l'air. Ces espaces pourront aussi contribuer à la gestion écologiques des eaux.

Projets associés

Le corridor de mobilité durable de l'axe Jean-Talon

L'axe Jean-Talon est déterminé comme un corridor de mobilité durable et s'inscrit dans une vision de mobilité plus régionale. En effet, des interventions sont planifiées à différents endroits (abords de la ligne bleue, implantation du Réseau express vélo (REV), implantation d'une station du REM), en plus du réaménagement requis dans le secteur de planification du QNH. Des solutions de mobilité, notamment la mise en place d'un tramway, seront donc réfléchies à la grandeur de cet axe. Cette planification globale permettra ainsi de répondre à des besoins, tout en assurant une cohérence des aménagements, et ce, dans une perspective de mobilité durable.

À l'échelle du secteur Namur-Hippodrome, le prolongement de la rue Jean-Talon Ouest sur le site de l'ancien hippodrome et vers le boulevard Cavendish permettra le désenclavement du territoire en priorisant les mobilités actives et collectives. En effet, le cœur de l'agglomération de Montréal est caractérisé par la présence d'importantes gares de triage ferroviaire et seules les autoroutes 13 et 15, distantes de 5 km, permettent de relier les quartiers. Cette situation impose d'importants détours et décourage l'utilisation des modes de déplacements actifs et collectifs.



Le Réseau express vélo (REV)

Le projet de REV devrait, à terme, ajouter plus de 180 km de voies cyclables au réseau montréalais. Il permettra de relier les différents points d'intérêt à travers le territoire, et ce, été comme hiver. Constitué principalement de voies dédiées, le REV se veut confortable, efficace et sécuritaire pour l'ensemble de la population.

Plusieurs axes ont été aménagés depuis les dernières années. Les bénéfices du REV sont déjà perceptibles, dont la dynamisation des artères commerciales et une contribution à la vie de quartier. En offrant une alternative sécuritaire de mobilité durable, l'implantation du REV produit également des bénéfices quant à l'environnement urbain, notamment la diminution des émissions de GES et la réduction des nuisances sonores. Deux axes ont été identifiés pour compléter le réseau dans le secteur, soit l'axe Cavendish et l'axe Est-Ouest, sur la rue Jean-Talon. Ces axes devraient aussi contribuer à la dynamique de quartier et à la priorisation des mobilités actives.



REV sur la rue Saint-Denis, Ville de Montréal

Le réseau des corridors verts

Inscrit au Plan nature et sport de la Ville de Montréal, le projet d'aménagement de réseau des corridors verts permet de relier les milieux naturels, les parcs, les milieux de vie ainsi que les espaces publics tout en contribuant à la mobilité récréative. En complémentarité avec les réseaux de mobilité active existants, la typologie des corridors verts varie et ceux-ci s'intègrent à la trame des rues et des parcs. Ce nouveau réseau favorise ainsi la connectivité sociale et écologique à travers le territoire de l'agglomération et participe à la biodiversité.

Le corridor vert Saraguay-Angrignon, localisé à l'ouest du site de l'ancien hippodrome, a été déterminé par le Service des grands parcs, du mont Royal et des sports (SGPMRS). De concert avec le SGPMRS, une réflexion a été entreprise pour poursuivre le corridor vert sur le site de l'ancien hippodrome, permettant ainsi de relier le futur quartier au parc-nature du Bois-de-Saraguay. La continuité de ce corridor vert sur le territoire du QNH est une occasion unique de concevoir la ville autrement, d'offrir à la population montréalaise un contact avec la nature en ville et de contribuer à la résilience du secteur. Ce corridor pourrait aussi s'attacher au corridor écologique Darlington pour se poursuivre vers le mont Royal.

Le Triangle

Le projet urbain Le Triangle est localisé à l'est de l'axe Décarie, à proximité du territoire du QNH. Il forme un triangle d'environ 36 ha délimité par la rue Jean-Talon Ouest, l'avenue Mountain Sight et la rue de la Savane. Depuis les dernières années, ce secteur a subi une importante transformation. Plusieurs propriétés ont été redéveloppées, permettant ainsi la construction de près de 3200 logements et offrant des typologies variées d'habitation. Plus récemment, la Ville de Montréal accompagne le Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM) pour la construction d'une école primaire sur la rue Paré.

La Ville de Montréal a également procédé au réaménagement du domaine public ainsi qu'à la sécurisation de plusieurs intersections. Des infrastructures pour le transport actif ont été aménagées, dont le passage Yolène-Jumelle, permettant d'assurer le confort des adeptes de la marche. Le secteur a bénéficié d'une augmentation considérable du verdissement, notamment par l'aménagement du parc Saydie-Bronfman à l'angle de la rue Buchan et de l'avenue Victoria. En moins de dix ans, le secteur autrefois entièrement dédié à l'automobile est devenu un nouveau milieu de vie.



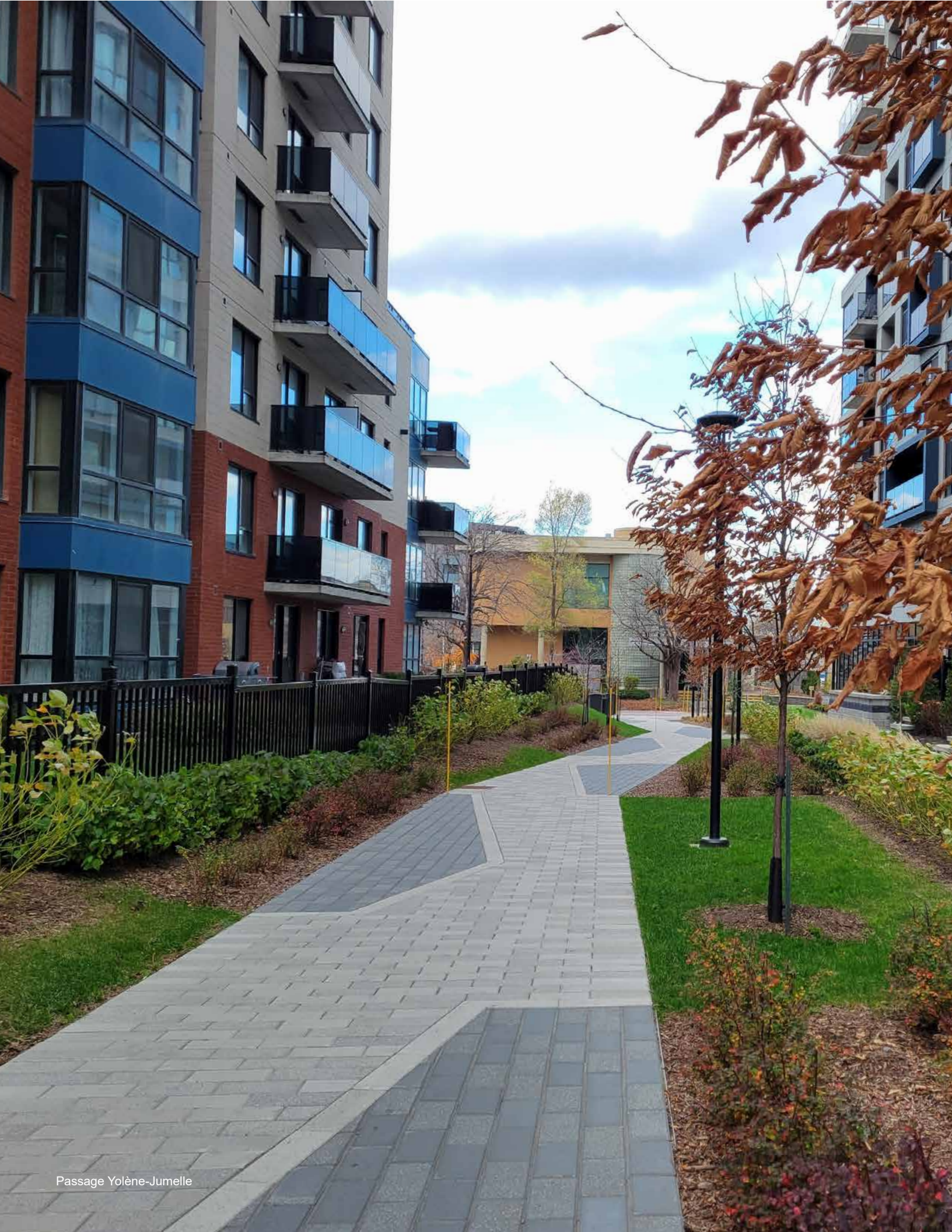
Parc-nature du Bois-de-Saraguay, Ville de Montréal

Le corridor écologique Darlington

Le projet du corridor écologique Darlington est porté par l'Université de Montréal, en collaboration avec l'arrondissement de CDN-NDG. Il vise la réalisation d'un réseau intégré par l'addition de plusieurs interventions écologiques, dont le verdissement, l'agriculture urbaine et la gestion des eaux pluviales. L'objectif est d'améliorer le cadre de vie des résidentes et résidents.



Parc Saydie-Bronfman, Projet Paysage, crédit : Vincent Brillant





3. VISION

Énoncé de vision

L'énoncé de vision suivant, fruit de plusieurs années de réflexion et de concertation, a pour objectif d'orienter les développements immobiliers et la transformation du domaine public, et ce, avec l'objectif de réaliser un quartier inclusif, résilient et carboneutre.

En 2050, le QNH est à maturité. Il se distingue entre autres par la qualité des milieux de vie qu'il offre, les innovations environnementales en place, la réduction marquée des émissions de GES et l'adoption de modèles d'économie circulaire. Ce nouveau quartier détonne avec ses anciennes vocations commerciales et industrielles, seule la mémoire des activités agricoles et hippiques, notamment l'anneau, persiste. Les activités d'agriculture urbaine permettent la production locale d'aliments sains et la nature percole à travers le quartier. La population y est diversifiée, à l'image de la population de l'arrondissement de CDN-NDG. L'offre en matière d'habitation est en adéquation avec les besoins de la population : design universel, accessibilité en termes de revenus, habitation intergénérationnelle, etc. L'esprit communautaire qui y règne témoigne de la mobilisation des groupes locaux et traduit un sentiment d'appartenance au quartier. La cohabitation sociale y est harmonieuse et reflète les valeurs d'inclusion sociale du quartier. Les résidentes et résidents sont desservis par des équipements collectifs, dont les ressources sont mutualisées, qui répondent à leurs besoins ainsi que des espaces verts et publics qui sont appropriables, et ce, en toutes saisons. Les activités culturelles variées prennent place et l'art public est mis en valeur dans le quartier. Les déplacements dans le quartier se font essentiellement par des mobilités douces et le réseau de transport collectif, dont un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest, permet de se déplacer efficacement dans les secteurs limitrophes. La population de l'arrondissement de CDN-NDG vivant hors du secteur est invitée à se rendre facilement dans le quartier pour profiter des équipements collectifs et des services qui y sont offerts. Le quartier est inclusif et résilient, les aménagements sont durables et facilitent les choix pour un mode de vie plus écologique et santé.

« Le QNH est un milieu de vie accueillant et où il fait bon vivre. Sa transformation exemplaire et innovante rayonne, et ce, bien au-delà de la Ville de Montréal. Favorisant la santé et le bien-être, le quartier est inclusif, résilient et carboneutre. »

Transition écologique et sociale : vers un quartier carboneutre

Les émissions de GES d'origine humaine contribuent de façon significative aux changements climatiques. Ces derniers peuvent se traduire par une augmentation des températures, de fortes précipitations ou encore des événements météorologiques extrêmes (verglas, inondations, tornades, incendies), ce qui affectent la santé des personnes et des écosystèmes. À lui seul, le secteur du bâtiment génère plus de 16% des émissions mondiales¹.

À titre de ville membre du C40 *Cities Climate Leadership Group* (C40), la Ville de Montréal a entrepris les actions nécessaires pour atteindre un objectif de carboneutralité d'ici 2050. La Ville s'est aussi engagée auprès de la communauté internationale, en 2019, dans le cadre du Sommet mondial des maires C40 à Copenhague en adhérant au *Global Green New Deal*. L'approche préconisée par cette campagne se veut collaborative et fait face à l'urgence climatique. Elle vise la protection des communautés et des écosystèmes, et ce, au sein d'économies équitables et durables.



Les principes du Global Green New Deal :

1. Nous reconnaissons l'urgence climatique mondiale.
2. Nous nous engageons à maintenir le réchauffement climatique en dessous de l'objectif de 1,5 °C de l'Accord de Paris en limitant les émissions dans les secteurs qui contribuent le plus à la crise climatique : les transports, les bâtiments et les déchets.
3. Nous nous engageons à placer l'action climatique inclusive au centre de toutes les décisions urbaines, afin de créer des communautés prospères et équitables pour tous.
4. Nous invitons nos partenaires - dirigeants politiques, PDG, syndicats, investisseurs et société civile - à se joindre à nous pour reconnaître l'urgence climatique mondiale et à nous aider à mener des actions fondées sur la science pour la surmonter.

Dans ce contexte d'adaptation aux changements climatiques, l'aménagement d'un nouveau quartier se présente comme une opportunité majeure pour réussir la transition écologique et sociale. En effet, l'échelle d'intervention dans un quartier permet de mettre en place une foule de mesures qui peuvent avoir des impacts non négligeables sur la gestion des ressources et sur la qualité de vie de la communauté. La mutualisation des infrastructures vertes et énergétiques permet aussi d'optimiser les ressources.

¹ United Nations Environment Programme, 2021 Global Status Report for Buildings and Construction : Towards a Zero-emission, Efficient and Resilient Buildings and Construction Sector, Nairobi, 2021.



- Transport 38,7%
- Industrie - sources fixes 21,5%
- Commerce et institution - sources fixes 14,8%
- Habitation - sources fixes 11%
- Industrie 10,2%
- Matières résiduelles 3,7%
- Autres sources 0,1%

Schéma illustrant les sources de GES à Montréal en 2018

La Ville de Montréal s'est donné un objectif ambitieux pour le QNH et vise la création d'un milieu de vie inclusif, résilient et carboneutre. La maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome donne à la Ville un levier considérable pour notamment offrir des logements sociaux, communautaires, abordables et familiaux, créer des espaces publics de qualité où chacune et chacun se sent inclus et construire des équipements collectifs répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité, en tenant compte des droits et des réalités spécifiques des personnes vivant plusieurs discriminations simultanément.

Toutefois, ces engagements demeurent insuffisants pour atteindre la carboneutralité. Pour y arriver, il faut s'attaquer aux principales sources de GES et changer nos façons de vivre et nos habitudes de consommation. Les projets de construction devront adopter une architecture bioclimatique et intégrer des matériaux à faible carbone intrinsèque. Les aménagements extérieurs devront participer à la gestion écologique des eaux et à l'utilisation des modes de déplacement actifs. La sobriété énergétique, le tri des matières résiduelles et la consommation locale devront maintenant faire partie du quotidien des résidentes et résidents. C'est donc par l'engagement des acteurs publics, des développeurs et de la société civile que cette transition écologique et sociale pourra se concrétiser et que l'objectif de carboneutralité pourra être atteint.

Les émissions de GES d'un quartier sur son cycle de vie se subdivise pratiquement à parts égales entre :

1. les émissions liées au cadre bâti, incluant en majeure partie le carbone intrinsèque qui comprend les étapes d'extraction des matières premières, de la fabrication et de la construction des bâtiments et des infrastructures, puis leurs opérations.

2. les émissions liées au mode de vie des usagers, plus difficile à prévoir et quantifier, alors qu'elles sont conditionnées par le potentiel du quartier et des services qui y sont offerts, notamment la facilité à se déplacer activement, la capacité à faire de l'agriculture urbaine, la facilité à recycler et composter, etc.

Lemay, 2022

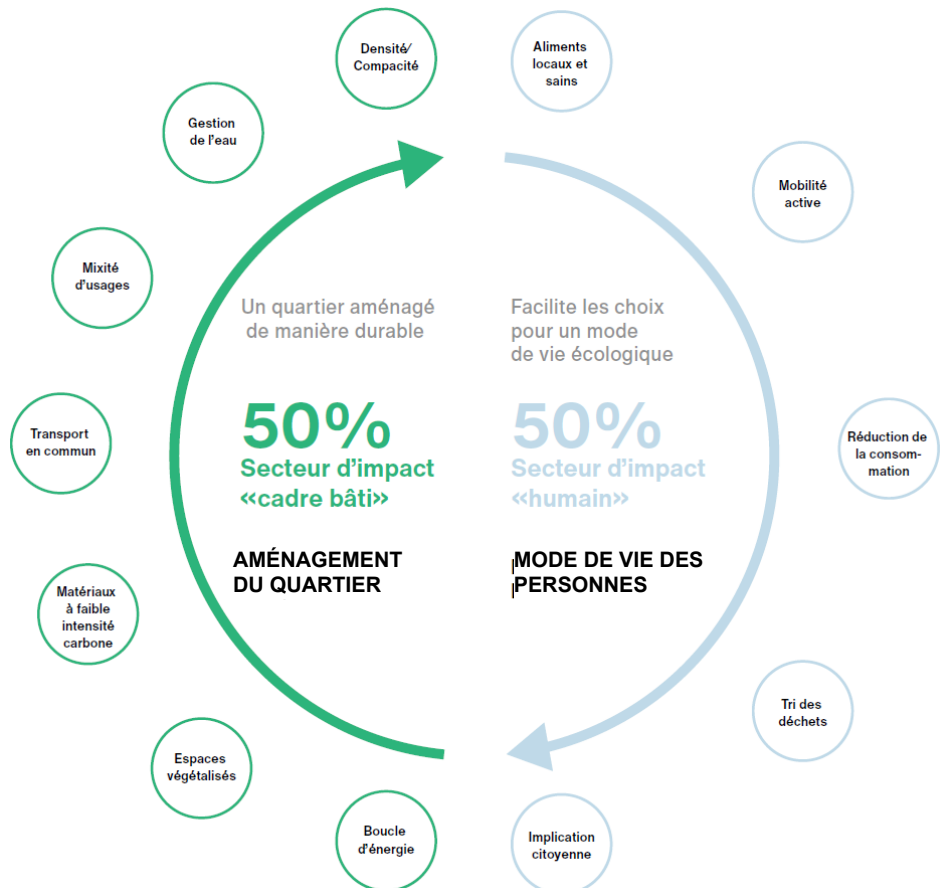


Schéma illustrant la répartition des émissions carbone d'un quartier entre l'aménagement et le mode de vie des usagers, Lemay 2022

Des impacts sur la carboneutralité peuvent s’observer à toutes les phases de la réalisation d’un projet urbain : planification, conception, construction, occupations-opérations et réhabilitation. La prise de décisions, à chacune des étapes, influence les trois types d’émissions de GES :

1. Émissions de carbone intrinsèque, à travers le choix des matériaux et les méthodes de construction
2. Émissions de carbone opérationnel, à travers l’énergie et les réfrigérants qui seront utilisés durant les opérations
3. Émissions liées à la gestion des résidus, à la consommation d’eau et au transport

L’approche préconisée pour le QNH vise à poser des gestes concrets et mesurables dans trois axes stratégiques d’intervention : la santé et le bien-être, l’environnement et la biodiversité ainsi que les changements climatiques. Ces axes permettront d’aborder des enjeux fondamentaux, et ce, dans les différentes sphères de l’aménagement du quartier.

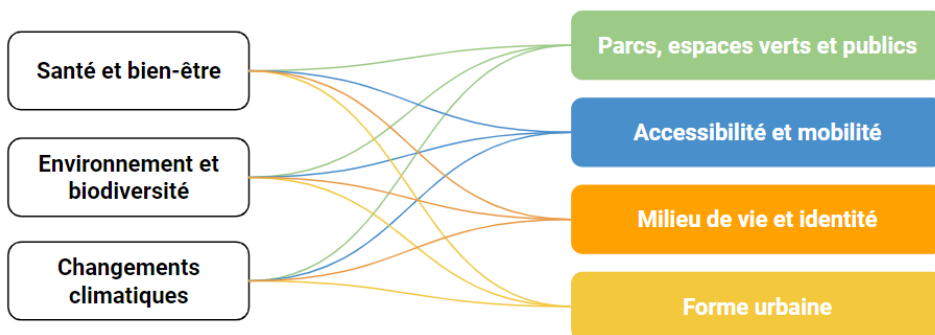


Schéma de l’approche préconisée pour le QNH

Cette approche est cohérente avec les cinq grandes priorités de l’Administration pour accélérer la transition sociale et écologique à Montréal.

<p>Réduire de 55% les émissions de GES sous les niveaux de 1990 d’ici 2030 et devenir carboneutre d’ici 2050</p>	<p>Enraciner la nature en ville, en mettant la biodiversité, les espaces verts, ainsi que la gestion et le développement du patrimoine naturel riverain et aquatique au cœur de la prise de décision</p>	<p>Accroître et diversifier l’offre de transport en fournissant des options de mobilité durable (active, partagée, collective et sobre en carbone) intégrées, abordables et accessibles pour toutes et tous</p>	<p>Développer une économie plus verte et inclusive en soutenant notamment l’économie circulaire et sociale, l’achat local et écoresponsable, et la création de nouveaux emplois écologiques de qualité</p>	<p>Tendre vers un avenir zéro déchet, plus durable et propre pour les générations futures, notamment par la réduction à la source et la valorisation des matières résiduelles</p>
---	---	--	---	--

Approche montréalaise pour des quartiers inclusifs et résilients



Schéma illustrant les 5 dimensions de la Charte montréalaise des quartiers (préliminaire)

Afin de faire face aux multiples enjeux qui affectent la société : sociaux (pénurie de logements, itinérance, toxicomanie), économiques (inflation, crise sanitaire), et environnementaux (urgence climatique), la Ville de Montréal a entrepris une démarche pour assurer l'équité de tous les quartiers. Par l'aménagement de son territoire, la Ville souhaite offrir une réponse globale et intégrée pour la création de quartiers inclusifs et résilients (QIR), et ce, autant dans les milieux de vie existants que les secteurs à transformer comme Namur-Hippodrome.

Cette réponse spécifiquement montréalaise est basée sur trois grandes composantes : équité territoriale, gouvernance locale et convergence des leviers. L'approche QIR permet donc de prioriser les secteurs sous-investis et de soutenir les populations les plus vulnérables, d'assurer un partage de la gouvernance avec les parties prenantes et la population pour leur permettre d'être impliqués directement dans la transformation de leur milieu de vie et de réviser les pratiques municipales pour tester de nouveaux modes de collaboration, de convergence et de mutualisation des ressources pour plus d'impacts dans les milieux.

La Charte montréalaise des quartiers (préliminaire) est un des outils de l'approche QIR. Basée sur cinq dimensions et vingt engagements, la Charte établit un cadre de référence durable pour la planification des quartiers et vise l'élaboration d'engagements entre les partenaires, les parties prenantes, la population et les développeurs immobiliers. Le secteur Namur-Hippodrome est déterminé comme secteur laboratoire de cette démarche et permettra de contribuer au développement de l'approche QIR.

La Ville de Montréal souhaite ainsi travailler conjointement avec la CDC-CDN, les partenaires institutionnels, les promoteurs et les propriétaires à proximité du métro Namur à l'élaboration d'engagements de quartier. Ceux-ci permettront de définir des objectifs communs et de fédérer les parties prenantes pour la réalisation d'un quartier inclusif, résilient et carboneutre, qui participe à la transition sociale et écologique de l'ensemble du secteur. Les engagements de quartier permettront aussi de retenir des moyens de mise en œuvre ainsi que des indicateurs de suivi par groupe d'acteurs et adaptés au projet urbain.



Orientations d'aménagement

Les grandes orientations d'aménagement qui guideront la transformation du secteur Namur-Hippodrome sont le résultat de plusieurs années de réflexion, d'études et d'analyses réalisées depuis la fin des activités hippiques à l'Hippodrome de Montréal. La démarche de planification menée par la Ville a aussi été nourrie par les différentes activités de consultation publique et de concertation citoyenne auprès des différents groupes communautaires, parties prenantes, propriétaires et développeurs.

La mise en œuvre de cet ambitieux projet urbain prendra donc appui sur les orientations d'aménagement suivantes :

1. Un quartier inclusif et résilient dans lequel la santé des personnes et de la nature est au cœur de la prise de décision
2. Des parcs, des espaces verts et publics généreux et appropriables par la communauté, contribuant à la gestion optimale des eaux et à la biodiversité
3. Un réseau de mobilité où le plus vulnérable est priorisé et où les modes de déplacement actifs, collectifs et partagés sont avantagés
4. Des pôles d'équipements collectifs mutualisés et complémentaires répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité
5. Une diversité de fonctions urbaines et de typologies d'habitation au sein d'un milieu de vie compact, complet et à échelle humaine, favorable à la création d'un quartier carboneutre



Activité de concertation, Office de consultation publique de Montréal

1 Un quartier inclusif et résilient dans lequel la santé des personnes et de la nature est au cœur de la prise de décision



Rue commerciale de proximité animée, Ville de Montréal



Aménagement permettant de se déplacer à pied ou à vélo, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Ville de Montréal, crédit : Mélanie Dusseault



Vie culturelle dans un quartier, «La virée su'l parvis», arrondissement de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Ville de Montréal

L'aménagement du QNH offre une série d'opportunités pour favoriser le bien-être de la communauté dans une optique de santé publique. En effet, l'accès à des commerces et services de proximité, la possibilité de se déplacer à pied et à vélo, d'entretenir sa condition physique, mentale et sociale, de vivre une vie culturelle stimulante sont aussi des caractéristiques centrales d'un quartier durable.

Afin de répondre aux différents objectifs que s'est donné la Ville de Montréal, notamment en matière de transition sociale et écologique, le QNH prévoit des aménagements qui favorisent la résilience du territoire. Ces aménagements doivent par ailleurs contribuer à la réduction des émissions de GES et à la sobriété énergétique dans le quartier. La consommation locale, la saine gestion des matières résiduelles, l'économie circulaire, le recours à l'architecture bioclimatique et les innovations urbaines, par exemple l'implantation d'un réseau thermique urbain (RThU), sont des solutions à étudier ou à mettre en œuvre dès les premières phases de développement.

La présence de contraintes anthropiques (voies ferrées et autoroutières) constitue un obstacle important à la promotion d'un quartier en santé. Des mesures de mitigations sont donc mises en place pour réduire les nuisances (bruit, vibrations, pollution de l'air et autres) et limiter les risques qui y sont associés. Ces mesures peuvent aussi avoir des effets bénéfiques sur l'environnement du secteur et la population. En effet, l'implantation de bâtiments mixtes et de fonctions économiques aux abords de l'axe Décarie permet de soutenir l'économie du secteur tout en assurant une transition vers les milieux de vie. Le verdissement et les espaces libres à proximité des emprises ferroviaires contribuent à la réduction de la pollution atmosphérique, la diminution de la température, l'amélioration du bien-être des riveraines et riverains en plus de devenir un espace de vie intéressant pour la biodiversité et l'agriculture urbaine.

De façon plus globale, les écosystèmes naturels dans un quartier sont bénéfiques à la santé des humains, de la faune et de la flore, en plus de contribuer à la séquestration du carbone. Ainsi, la création, la restauration et le maintien d'un réseau vert et bleu dans ce secteur particulièrement touché de la ville contribue à la réduction des îlots de chaleur. Le QNH s'inscrit dans la lutte aux changements climatiques et est plus résilient.

2

Des parcs, des places et des espaces verts généreux et appropriables, contribuant à la gestion optimale des eaux et à la biodiversité

La vocation hippique du secteur a marqué l'imaginaire collectif montréalais. La figure de l'anneau est par ailleurs la principale composante qui a persisté au fil du temps et constitue aujourd'hui la dernière trace qui subsiste de l'héritage hippique. Cette trace constitue la base de la trame paysagère et rayonnera à travers le quartier. Elle articule notamment les parcours, les axes de plantation, les textures au sol et la topographie.

Le plan d'ensemble prévoit une diversité de typologies de parcs et d'espaces publics à travers le territoire, et ce, pour répondre aux besoins d'une population plurielle. Le parc central, élément fédérateur au cœur du quartier, permet des espaces libres, lesquels peuvent être appropriés par les résidentes et résidents. Ce grand espace vert est également complémentaire aux équipements publics et collectifs qui le bordent, en particulier les écoles. Des parcs de voisinage et des forêts de poche sont répartis à travers les différents sous-secteurs et permettent une desserte de proximité.

Une séquence d'espaces publics caractérise l'entrée principale du quartier depuis la station de métro Namur. Cette esplanade permet de créer un seuil civique et d'accueillir différentes activités, notamment un centre intermodal de transport. Du côté de la rue Devonshire, l'aménagement d'une place publique permettant d'accueillir certaines activités commerciales et culturelles sert de liant entre les secteurs au nord et au sud du quartier. Ces différents espaces profitent au dynamisme du quartier.



Patinoire au parc Maisonneuve, arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, Ville de Montréal



Parc accessible et inclusif, parc Saint-Joseph, arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Ville de Montréal



Corridor écologique du grand Sud-Ouest, arrondissement Le Sud-Ouest, Ville de Montréal, crédit : Annie-Ève Dumontier

L'aménagement d'une ceinture verte, le long des voies ferrées et à la limite du secteur industriel de la Ville de Mont-Royal, contribue à la biodiversité dans le quartier, et ce, dans la poursuite des corridors Darlington, à l'est, et Saint-Laurent, à l'ouest. Cette bande verte permet également la création d'une zone tampon avec les activités ferroviaires et industrielles. De dimension variable, elle permet l'implantation d'une piste multifonctionnelle, l'aménagement de buttes de glisse ou encore la réalisation d'activités liées à l'agriculture urbaine.

Ces espaces complémentaires sont interreliés à la manière d'un réseau vert et permettent à la nature de percoler à travers le quartier. Ils remplissent ainsi plusieurs fonctions tout en renforçant l'esprit communautaire, en contribuant aux déplacements actifs et en favorisant de saines habitudes de vie.

Enfin, l'ensemble de ces espaces permet d'assurer une saine gestion du ruissellement des eaux, et ce, dans un contexte où la transformation du site de l'ancien hippodrome, un terrain vacant, en un milieu de vie complet soulève des défis en matière de gestion écologique des eaux. La stratégie élaborée mise sur l'aménagement de plusieurs infrastructures, notamment des bassins de rétention, des jardins de pluie, des noues paysagères et des places inondables, afin de retourner un maximum d'eau à la terre et favoriser l'évaporation. Ces infrastructures bleues permettent de diminuer les risques d'inondations en plus de créer des habitats riches en biodiversité et des îlots de fraîcheur. Le quartier est plus résilient et mieux adapté aux changements climatiques.



Gestion résiliente des eaux, Quartier Bois-Franc, arrondissement de Saint-Laurent

3

Un réseau de mobilité où le plus vulnérable est priorisé et où les modes de déplacement actifs, collectifs et partagés sont avantagés

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest et le déploiement d'une nouvelle trame urbaine permettent d'opérer une transformation majeure de la mobilité dans cette partie du territoire. La mobilité dans le quartier est complètement repensée. Les gens s'y établissent pour la qualité des aménagements et l'efficacité des parcours à travers une diversité de typologies de rues et d'espaces. Se déplacer à pied ou à vélo est maintenant une pratique courante pour tous les motifs de la vie quotidienne.

Le QNH incarne la ville du 15 minutes et tous les services sont accessibles rapidement. La station de métro Namur constitue le point d'ancrage du quartier et la traversée du boulevard Décarie est sécurisée. La priorité est donnée aux piétons. Le réseau cyclable, autrefois discontinu, est maintenant connecté aux secteurs adjacents. L'ensemble des aménagements du domaine public favorise donc l'utilisation de la marche et du vélo, lesquels sont bénéfiques pour la santé des personnes. La trame urbaine favorise l'implantation de rues partagées, notamment aux endroits où se situent une offre commerciale de quartier.

En dépit des barrières physiques qui ceignent le quartier, son accessibilité et sa desserte sont entièrement revues à travers le prisme de l'accessibilité universelle, de la convivialité et de la sécurité des aménagements. L'aménagement d'un axe dédié au transport collectif de type tramway, au cœur du quartier, offre une desserte performante depuis et vers le métro Namur, et ce, jusqu'à la gare Canora du REM. La rue Jean-Talon Ouest est entièrement réaménagée, les trottoirs sont élargis, l'emprise est verdie et des voies cyclables REV sont ajoutées. La stratégie de mobilité mise sur l'intermodalité et la connectivité. Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest dans le QNH s'inscrit par ailleurs dans une vision beaucoup plus large et est au cœur d'un corridor de mobilité durable.

Afin de répondre à l'objectif de carboneutralité du quartier, le rapport à la voiture individuelle est complètement revu. Le stationnement est limité et dépersonnalisé, l'autopartage est facilement accessible et une offre diversifiée et complémentaire de moyens de transport est à portée de main. L'objectif est de faciliter les modes actifs et collectifs au détriment de l'auto solo.



Aménagement ludique, Rue de Dijon, arrondissement de Montréal-Nord, Ville de Montréal



Rue Wellington piétonnisée, arrondissement de Verdun, Ville de Montréal



Transport collectif structurant, Tramway au centre-ville du Havre, France, crédit : Anne-Bettina Brunet

Enfin, un centre de logistique urbaine permet la distribution des marchandises à travers le quartier par des vélos-cargos ou des petits véhicules électriques. Ce système de livraison permet de décarboner les colis, de réduire l'espace requis sur le domaine public tout en étant plus efficace dans les zones densément peuplées. Ce mode de livraison offre aussi plusieurs bénéfices pour la santé des personnes considérant l'atténuation du bruit associé au camionnage, l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution du risque de collisions et d'accidents.



Logistique urbaine et de livraison par vélo cargo, La roue libre



Rue partagée, Zone de rencontre Simon-Valois, Ville de Montréal

4

Des pôles d'équipements collectifs mutualisés et complémentaires répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité

Pour créer un véritable milieu de vie complet, des services à la population et des équipements collectifs doivent être disponibles à proximité des lieux d'habitation. De cette façon, il est possible d'y habiter et d'y travailler tout en ayant accès à une large gamme de services de nature éducative, commerciale, sportive, récréative, culturelle et ludique. La stratégie mise de l'avant pour le QNH est de regrouper certains équipements complémentaires et de déployer plusieurs pôles à travers le territoire. Cela permet de répondre aux besoins de la population au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre de cet important projet urbain et d'offrir une desserte territoriale équitable.

L'ajout de milliers de logements dans ce secteur de la ville requiert une planification des équipements publics en amont du développement immobilier. Cette planification doit être faite de concert avec les différents partenaires, dont le CSSDM pour l'implantation des écoles et le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) pour assurer une offre de services en santé, notamment via un centre local de services communautaires (CLSC). Des discussions ont donc été amorcées avec les principaux partenaires de la Ville.

Par souci d'économie des ressources et de rentabilité de l'espace, la mutualisation des équipements collectifs et publics est favorisée. Le parc central devient à certains moments une cour d'école, les équipements sportifs municipaux sont mis à la disposition des étudiantes et étudiants et la place Devonshire accueille des étalages du marché public. Parallèlement, les centres de la petite enfance (CPE) sont localisés à proximité des résidences pour personnes âgées, permettant des interactions sociales entre celles-ci et les enfants. Ces rencontres sont bénéfiques pour la santé des aînés et contribuent aux aptitudes sociales des plus jeunes. Cet amalgame favorise ainsi la vie communautaire et le dynamisme du quartier.

Un pôle d'équipements collectifs culturel et communautaire est implanté aux abords de la station de métro Namur. Ce dernier est le point d'ancrage du quartier naissant et permet de desservir une population plus régionale. Les équipements collectifs se multiplient au fil du développement et des espaces sont conservés pour des fins publiques à chacune des phases. L'échéancier pour la mise en œuvre d'un projet urbain d'une telle envergure se fera sur le long terme et les besoins de la population peuvent évoluer. De nouveaux services publics seront requis ultérieurement et la maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome est, à cet effet, un atout indéniable.



Équipement collectif au cœur d'un espace public,
Centre sportif Notre-Dame-de-Grâce
Architectes : Heloïse Thibodeau Architecte inc.



Marché public local, Marché d'été Maisonneuve,
Les Marchés publics de Montréal



Parc Saidye-Bronfman, arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

5

Une diversité de fonctions urbaines et de typologies d'habitation au sein d'un milieu de vie compact, complet et à échelle humaine, favorable à la création d'un quartier carboneutre.

L'inclusion du quartier se traduit par la vaste gamme de services publics offerts, une diversité de fonctions urbaines, notamment aux abords de l'axe Décarie, mais également par une offre de typologies d'habitation variées. Cette mixité fonctionnelle combinée à la diversité des unités résidentielles permet de générer une mixité sociale avec un mode de vie axé sur la cohabitation, l'échange et la socialisation. Le quartier est également caractérisé par un grand nombre de logements sociaux, communautaires, abordables et familiaux répartis de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire. De cette manière, il est conçu pour une population plurielle où les enfants, les jeunes, les adultes, les aînés et les différents genres y cohabitent. Afin de permettre de répondre aux besoins des personnes vivant des enjeux de mobilité, une attention particulière est apportée à ce que les unités d'habitation soient conçues selon les principes du design universel (par exemple unité d'habitation sur un seul étage, rez-de-chaussée à hauteur du sol notamment).

Les îlots sont de taille et de forme qui permettent une flexibilité du développement immobilier à travers le quartier. Ceux-ci permettent aussi un redécoupage pour accueillir une variété de fonctions, de typologies, de bâtis, de lots et de modes de tenure tout en assurant une forme urbaine contrôlée. L'implantation d'une mixité d'usages au sein du quartier permet d'optimiser les mobilités durables et la taille des îlots traduit l'intention d'assurer la perméabilité de la trame, en plus de privilégier la mobilité active. Les habitudes de vie sont ainsi transformées et contribuent à l'atteinte des objectifs que s'est donnés la Ville en matière de carboneutralité.

La présence d'activités économiques sur le front des boulevards Décarie et le long de la rue Jean-Talon Ouest permettent de maintenir des emplois dans le secteur, et ce, à proximité de la station de métro Namur. Les rez-de-chaussée sont animés et contribuent à la vie de quartier.

Les hauteurs de bâtiments proposées tiennent compte du confort climatique des logements et des espaces extérieurs tout en considérant les vues vers le mont Royal. En accord avec le Plan climat et la Feuille de route montréalaise vers des bâtiments zéro émission dès 2040, la modulation des hauteurs est réfléchi de manière à optimiser l'ensoleillement, l'efficacité énergétique de même que l'impact des vents dominants, et ce, pour chaque îlot. Le quartier vise la résilience énergétique et est innovant grâce à l'utilisation d'énergies alternatives, renouvelables et mutualisées.

La compacité du quartier participe également à la création d'un milieu de vie carboneutre, notamment en réduisant la quantité globale de matériaux utilisée. Les concepteurs des bâtiments et des infrastructures favorisent par ailleurs l'utilisation de matériaux de qualité et faibles en carbone, diminuant de cette façon le carbone intrinsèque.

Le QNH est inclusif et résilient, il offre un mode de vie sain dans un environnement de qualité.



Le Jardinnier
Architectes : ADHOC architectes
Promoteurs : Knightsbridge

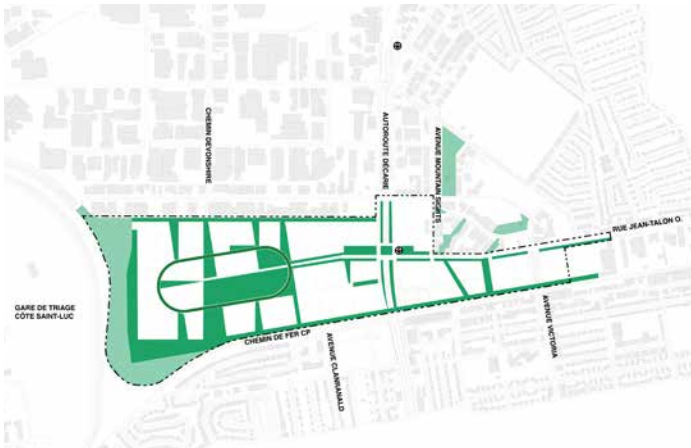


U31
Architectes : CHBA, MSDL et Humà Design
Promoteurs : Rachel Julien

4. PLAN D'ENSEMBLE CONCERTÉ

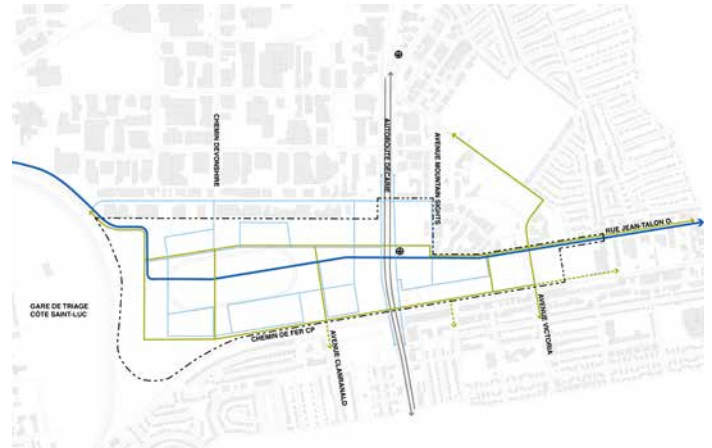
Approche conceptuelle

Incarnant la vision et les orientations, l'approche conceptuelle du QNH prend appui sur quatre moteurs de conception faisant écho à la vision et aux principes de mise en valeur soumis à la consultation publique par l'OCPM. Depuis, elle a été nourrie par les activités de concertation menées auprès des différentes parties prenantes.



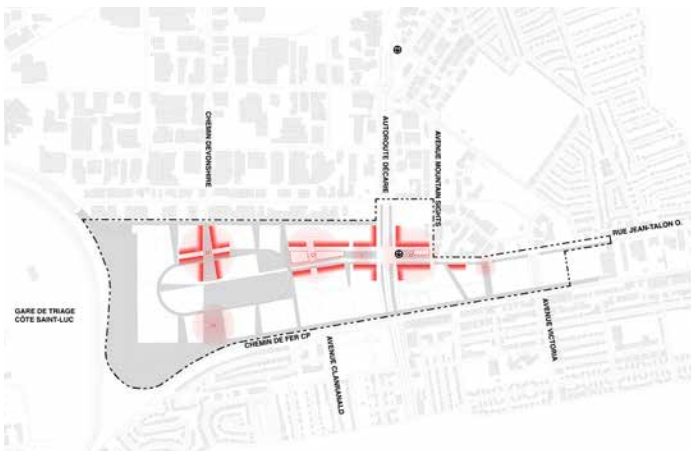
Parcs, espaces verts et publics

Un généreux réseau d'espaces verts, interreliés, appropriables et diversifiés



Accessibilité et mobilité

Une trame urbaine perméable et apaisée, privilégiant les modes de transport actifs et collectifs



Milieu de vie et identité

Une offre diversifiée de typologies d'habitation, de commerces, d'équipements collectifs et de services au sein de pôles complémentaires



Forme urbaine

Une forme urbaine modulée, flexible et variée, pouvant répondre à une diversité de besoins individuels et collectifs

Plan d'ensemble du QNH

Le plan d'ensemble concerté du QNH incarne la vision et les orientations d'aménagement pour assurer la mise en valeur du secteur et illustre les principes d'aménagement qui le soutiennent. Il traduit de façon concrète et détaillée l'approche conceptuelle présentée à la section précédente.

Afin de mettre en œuvre la vision ambitieuse portée par la Ville et la société civile, des objectifs et des stratégies d'intervention sont proposés, et ce, en fonction de l'atteinte de la carboneutralité et des quatre sphères de l'aménagement : parcs, espaces verts et publics, accessibilité et mobilité, milieu de vie et identité ainsi que forme urbaine.

Le quartier en bref :

- 18 500 à 20 000 logements, dont 7 500 à 9 000 logements sur le site de l'ancien hippodrome
- 1 station de métro connectée aux réseaux de mobilité actives et collectives
- 14 ha d'espaces verts et publics, dont 9 ha sur le site de l'ancien hippodrome
- 1 parc central fédérateur permettant les rencontres et une ceinture verte permettant le maintien de la biodiversité
- 130 000 m² en équipements collectifs répartis en 4 pôles complémentaires
- 213 000 m² de fonctions économiques

Note au lecteur :

Le plan d'ensemble incarne la vision d'aménagement et de développement portée par la collectivité montréalaise. Il traduit spatialement le déploiement du quartier Namur-Hippodrome. Il faut le considérer comme une hypothèse d'aménagement où les interventions et les implantations de bâtiments sont présentées à titre indicatif et non comme la forme définitive du quartier.

Le plan d'ensemble constitue ainsi une référence pour orienter les interventions dans le secteur, sans s'y limiter. D'autres propositions respectant la vision du PDAD et répondant aux objectifs à atteindre pourraient être soumises.

Le plan d'ensemble n'a donc pas de portée légale.





Plan d'ensemble concerté du QNH

Le schéma suivant présente les grands gestes qui soutiennent l'hypothèse d'aménagement du quartier. Parmi ceux-ci, notons :

- le désenclavement du territoire par la création de nouveaux liens et la mise en place d'une nouvelle trame priorisant les modes de transport actifs et collectifs;
- l'intermodalité et la connexion aux réseaux du métro et du REM;
- le déploiement d'un réseau d'espaces verts et publics généreux (parcs, places, forêts de poche, etc.) contribuant à la saine gestion des eaux;
- la création de pôles de commerces, services et équipements collectifs complémentaires;
- la densification et la diversification des activités urbaines sur l'ensemble du territoire, et prioritairement aux abords de la station de métro Namur;
- la mise en valeur de l'identité du lieu par le maintien des vues sur des éléments emblématiques de Montréal (mont Royal et oratoire Saint-Joseph) et le rappel de l'anneau hippique;
- la mise en place de mesures de mitigation pour assurer la santé et la sécurité des personnes à proximité des infrastructures de transport régionales (autoroute, voies et triage ferroviaires).

LÉGENDE

- ////// Barrière ou nuisance à atténuer
- ⟷ Axe visé pour l'implantation d'un tramway
- ⟷ Lien de mobilité douce à créer ou réaménager
- ⟷ Nouvelle connexion aux quartiers limitrophes
- ⊗ Intersection à réaménager
- Création d'espaces verts publics
- Mise en valeur des composantes identitaires
- ▲ Conservation des vues d'intérêt vers le Mont-Royal
- ⊙ Coeur d'unité de voisinage (implantation potentielle d'une station logique)
- Ⓜ Station du REM (Canora)
- Ⓜ Station de métro

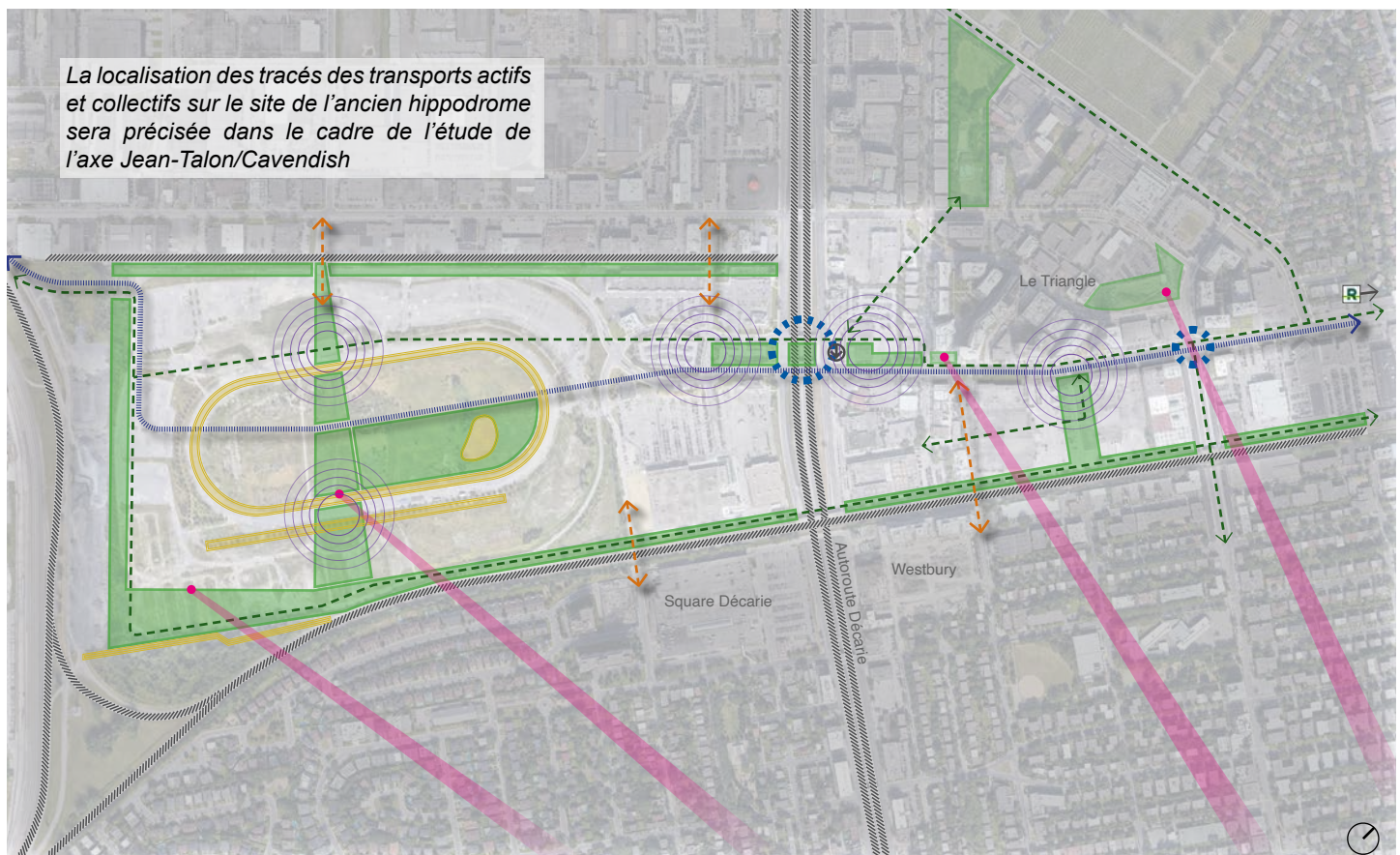
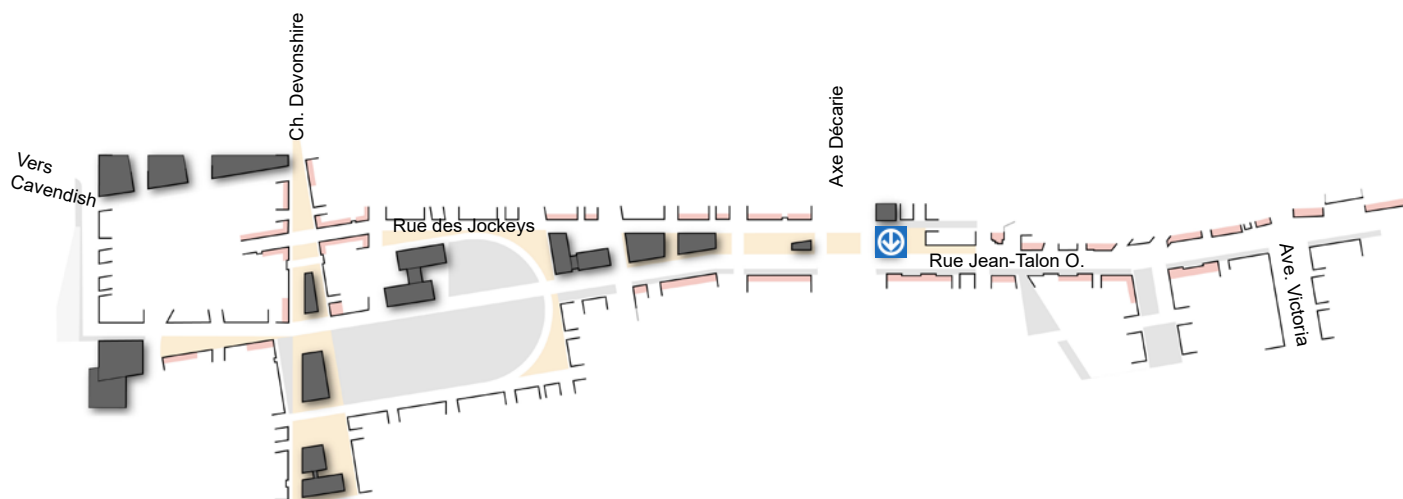


Schéma de l'approche conceptuelle ayant guidée l'élaboration du plan d'ensemble pour le QNH

Nouvelle armature urbaine

La connexion du site de l'ancien hippodrome au secteur du Triangle est articulée autour de l'axe central constitué des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys. Véritable colonne vertébrale, elles constituent l'armature naturelle du nouveau quartier et permettent la desserte des mobilités actives et collectives. C'est aussi autour de cet axe que les pôles d'équipements collectifs ainsi que les pôles de commerces et services sont situés.

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest, à l'est de l'autoroute Décarie, et la mise en place d'une toute nouvelle trame urbaine sur le site de l'hipodrome constituent des interventions essentielles pour assurer une véritable transformation du secteur.



Atteinte de la carboneutralité

Objectifs :	Stratégies et moyens d'intervention :
<ul style="list-style-type: none"> • Concevoir la ville du 15 minutes 	<ul style="list-style-type: none"> • Créer des pôles civiques mutualisés et des espaces publics facilement accessibles par les mobilités actives • Localiser les commerces et les services de proximité de façon à offrir une desserte équitable dans le quartier • Préserver des lieux d'emplois dans le secteur, en créer de nouveaux et assurer leur desserte par les modes de transport actifs et collectifs • Assurer la desserte de la station de métro Namur par des cheminements actifs sécuritaires et agréables
<ul style="list-style-type: none"> • Décarboner nos milieux de vie et promouvoir la sobriété énergétique 	<ul style="list-style-type: none"> • Assurer la prédominance d'une gamme variée d'alternatives attirantes à l'auto solo (transport collectif, autopartage, vélo en libre service, mutualisation, etc.) • Limiter le stationnement au maximum et dépersonnaliser les cases • Éviter la circulation de transit dans le quartier en privilégiant la perméabilité filtrée, au bénéfice des modes actifs • Prendre en compte les aspects bioclimatiques dans l'implantation et la construction des bâtiments (ensoleillement, vents dominants, arbres et végétation existants, etc.) • Avoir recours à des sources d'énergie propre dans les bâtiments, en cohérence avec la Feuille de route vers des bâtiments montréalais zéro émission dès 2040 • Privilégier l'utilisation de matériaux locaux et faible en carbone pour la construction des bâtiments et des infrastructures • Poursuivre l'électrification des transports en implantant des bornes de recharge électrique sur le domaine privé • Planter des stations logiques et assurer les livraisons du « dernier kilomètre » par vélos-cargos ou petits véhicules électriques
<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser l'utilisation des ressources, réduire la quantité de déchets produits et tendre vers le zéro déchet 	<ul style="list-style-type: none"> • Planter les infrastructures nécessaires à la valorisation de l'économie circulaire, dont un centre de réparation et de revalorisation • Assurer une gestion efficace des matières résiduelles et le tri à la source • Assurer une saine gestion des matériaux lors de la déconstruction des bâtiments • Promouvoir les commerces de produits en vrac • Aménager des jardins communautaires
<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir l'innovation 	<ul style="list-style-type: none"> • Étudier la faisabilité technique et financière d'implanter un RThU • Évaluer la possibilité d'opter pour des méthodes de décontamination écologiques (phytoremédiation, biodégradation, traitement des sols in situ, etc.) • Assurer une gestion résiliente et écologique des eaux de surface • Encourager le développement d'une économie collaborative • Évaluer la possibilité d'implanter un mini écocentre

Cibler le QNH comme secteur laboratoire de l'approche QIR et accompagner les parties prenantes à la réalisation d'engagements de quartier suscitant l'adhésion, la collaboration et l'engagement de l'ensemble des parties prenantes. L'objectif de cette démarche est de réaliser des actions concrètes contribuant à une vision commune du quartier.



Exemple de mobilité alternative, Vélos en libre service, Bixi



Exemple d'utilisation d'énergie solaire, Vauban Fribourg, Green City Times



Exemple d'aménagement assurant la gestion des eaux de surface, Parc Pierre-Dansereau, Ville de Montréal

Architecture bioclimatique

Mode de conception et de réalisation architecturales qui vise le confort des habitants d'un bâtiment par la recherche d'une adaptation optimale du bâtiment à son environnement immédiat, et par la diminution des atteintes à l'environnement.

Définition de l'Office québécois de la langue française

Mini-hub de transport

Mini centre de distribution de quartier permettant d'effectuer la dernière portion du trajet (dernier kilomètre) par des véhicules mieux adaptés au contexte urbain et de décarboner la livraison.

Économie circulaire

L'économie circulaire est un système de production, d'échange et de consommation visant à optimiser l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d'un bien ou d'un service, dans une logique circulaire, tout en réduisant l'empreinte environnementale et en contribuant au bien-être des individus et des collectivités.

Définition du Pôle québécois de concertation en économie circulaire

Atteinte de la carboneutralité

Le territoire du QNH est constitué de plusieurs unités de voisinage. Ces nouveaux milieux de vie qui seront créés à l'intérieur du grand territoire offrent une occasion de revoir la façon de s'y déplacer ainsi que notre rapport à l'automobile individuelle. À l'image d'un cœur de village, chaque unité de voisinage accueille une station logique en son centre. La station logique constitue le point d'ancrage de la communauté. Elle est accessible à courte distance de marche de chacune des unités d'habitation et elle est directement liée au réseau de transport actif.

La station logique abrite en souterrain les espaces de stationnement partagés en nombre suffisant pour desservir l'ensemble des besoins mutualisés de l'unité de voisinage, tant au niveau commercial que résidentiel. Dans la perspective d'atteinte de la carboneutralité en 2050, aucun espace de stationnement individuel n'est réservé. Des espaces de stationnement pour vélo sont disponibles à l'intérieur et à l'extérieur, à l'abri des intempéries, ainsi qu'un espace de vélopartage et une station de réparation et de recharge pour les équipements électriques de mobilité douce.

Davantage qu'un pôle de mobilité, la station accueille un comptoir de logistique urbaine qui sert de lieu de dépôt et collecte de livraison et colis. L'ensemble des livraisons se trouve dirigé vers un seul lieu centralisé, à l'instar d'un mini bureau de poste, alors que le transport intra unité est décarboné et peut être effectué par des véhicules électriques de petites dimensions ou par vélo cargo.

Dans un contexte d'économie circulaire grandissante, la station logique devient le point central d'échange et de vente de biens par les particuliers. L'instauration d'un tiers-lieu facilement repérable permet d'assurer la sécurité des échanges de biens entre les personnes et constitue un lieu de socialisation et de rencontres. À cet effet, la station sert également de pôle de résilience communautaire. En cas d'aléas climatiques, un espace est disponible pour accueillir et soutenir les résidentes et résidents et est adapté à un plan de mesures d'urgence. Ce même espace multifonctionnel doté d'un réseau WiFi peut servir d'espace collaboratif et de cotravail ou à toute autre activité communautaire ou de diffusion.

La gestion des matières résiduelles s'invite par ailleurs dans la station logique, en dédiant un espace à la collecte de flux non pris en charge par les collectes sélectives actuelles. Ainsi, la récupération de petits électroniques, verre, vêtements, etc. sont autant d'éléments qui peuvent être détournés de la collecte sélective régulière et être récupérés et réutilisés à d'autres fins. Un centre de réemploi complète l'offre de gestion des matières résiduelles à l'échelle de l'unité de voisinage et valorise l'économie circulaire. La courte distance de marche pour accéder à cet espace facilite le changement d'habitudes de consommation et de comportement et favorise le partage et la réutilisation des biens entre les personnes.

Un espace public extérieur de qualité complète la station logique. Connecté au WiFi gratuitement, il est aménagé de mobilier urbain, d'une source d'eau potable et de places pour s'asseoir et socialiser. Ses dimensions permettent de réunir l'ensemble de la population de l'unité de voisinage à l'occasion.

«Quand on fait une analyse objective, c'est clair qu'on doit rééquilibrer l'espace public pour favoriser les déplacements actifs et le transport en commun»

- Catherine Morency, professeure spécialisée en mobilité urbaine à Polytechnique Montréal
Le Devoir, 29 avril 2023

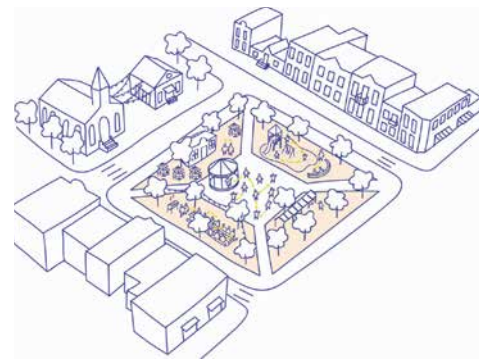


Illustration d'un cœur de village animé, La Pépinière



La Remise, Coopérative de solidarité et de partage, Radio-Canada, crédit : Denis Wong

La ville du 15 minutes

Le modèle de la ville du 15 minutes repose sur une offre importante de services à proximité des lieux d'habitation. C'est la réalisation de milieux de vie à échelle humaine où la mobilité active est priorisée. Certaines villes incluent également les déplacements en transport collectif.

Collectivitesviables.org

La gouvernance et la gestion de la station logique sont partagées entre les acteurs privés, institutionnels et communautaires et elles s'inscrivent dans les engagements de la démarche collective du QNH.

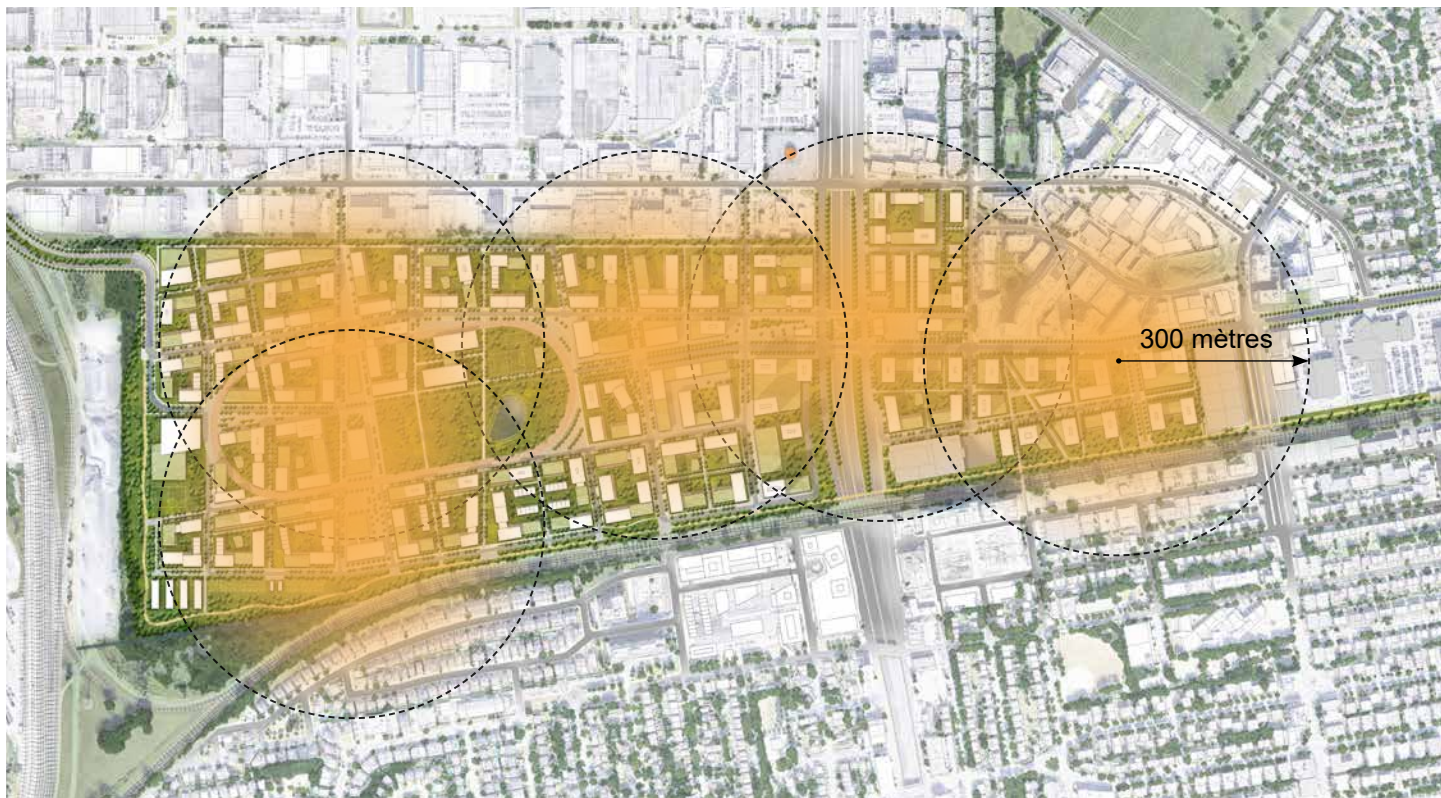
En termes de mise en œuvre et afin d'être appropriable par la population, l'implantation de la station logique doit être effectuée dès la première phase de construction d'une unité de voisinage. On s'assure ainsi de pourvoir les nouveaux résidents et résidentes en espaces de stationnement partagés et l'accès à des vélos et équipements en libre service, en plus d'offrir des infrastructures fonctionnelles et communautaires dès leur établissement dans l'unité de voisinage.

De par la concentration des espaces de stationnement sous un seul immeuble, la station logique offre le double avantage de réduire les coûts de construction pour les autres bâtiments environnants de l'unité et de réduire la pression sur les réseaux d'infrastructures de gestion des eaux.



« La multiplication des modes de transports actifs est pourtant une occasion en or d'atténuer des problèmes criants liés à la congestion routière, à la pollution de l'air, aux changements climatiques, à la santé publique et à la consommation énergétique »

*- Alex Bigazzi, professeur associé au Département de génie civil de l'Université de Colombie-Britannique (UBC)
Le Devoir, 29 avril 2023*



Localisation potentielle des stations logiques, distance de marche d'environ 300 mètres

Parcs, espaces verts et publics

Objectifs :

- Augmenter les bienfaits sur la santé physique et mentale des personnes par l'aménagement d'espaces verts

Stratégies et moyens d'intervention :

- Mettre à disposition de la communauté des espaces extérieurs de qualité et assurer la desserte du quartier par une diversité d'installations sportives, notamment un pumptrack
- Mettre en réseau les différents espaces verts et publics (parcs, boisés, rues, places, cours) permettant des cheminements actifs agréables
- Implanter des passages d'accès public dans les cours intérieures
- Réaliser des aménagements appropriables pour toutes et tous (jeunes, personnes âgées, groupes marginalisés, etc.)
- Réduire les îlots de chaleur par l'augmentation du couvert végétal
- Préserver le maximum d'aires boisées et maintenir le maximum d'arbres existants et en santé sur le site de l'ancien hippodrome
- Assurer un dégagement avec les infrastructures de transport régionales par le verdissement

- Faire percoler la nature dans le quartier

- Assurer des liens verts continus à travers le quartier et vers les secteurs limitrophes
- Assurer l'interconnexion des trames vertes et bleues du quartier avec les réseaux cyclables et piétonniers des secteurs adjacents
- Assurer le verdissement des parcours piétonniers et cyclables
- Assurer une canopée importante en plantant des arbres à grand déploiement le long des rues et des axes de mobilité ainsi que dans les parcs et les places publiques
- Poursuivre le corridor vert Saraguay-Angrignon vers l'ancien hippodrome, le long de la voie ferrée
- Intégrer des toits verts aux projets immobiliers

- Accroître la biodiversité et assurer des cheminements fauniques

- Consolider la bande verte ceinturant le site de l'ancien hippodrome comme l'assise d'une trame verte et bleue
- Intégrer la ceinture verte aux corridors de biodiversité Darlington et Saint-Laurent
- Diversifier les plantations à travers le quartier
- Concevoir des espaces verts et publics permettant une gestion résiliente des eaux
- Mettre en valeur le cours d'eau de la rivière Saint-Pierre
- Intégrer un bassin de biorétention



Exemple d'interconnexion des réseaux d'espaces publics et de mobilités actives, Place des Débardeurs, Ville de Montréal



Exemple de parc approprié par la population, Parc Lafontaine, Carl Campbell - Flickr



Exemple d'aménagement favorisant la biodiversité, Corridor de biodiversité Saint-Laurent, Ville de Montréal



Exemple d'aménagement en bordure du corridor ferroviaire, Piste multifonctionnelle des Carrières, Blogue La Cordée



Exemple de véloparc de type pumptrack, Bike Park Allmend, Zurich, Vélo Québec

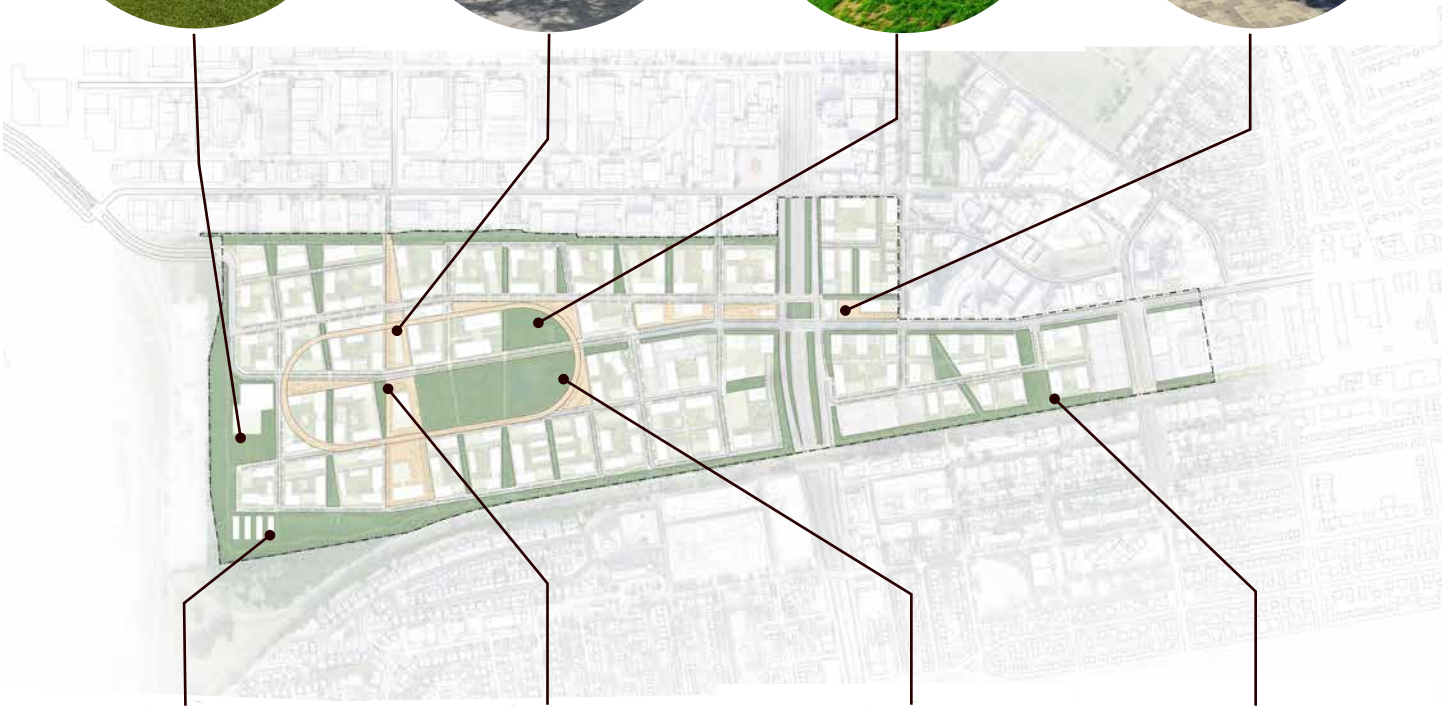


Corridor de biodiversité Saint-Laurent/Darlington relié par le site de l'ancien hippodrome et les abords de la voie ferroviaire

Les avantages du corridor de biodiversité

- Le maintien d'une continuité dans les déplacements et les migrations des espèces
- Le rétablissement des populations animales et végétales en milieu urbain
- La régulation de certains problèmes environnementaux (rétention naturelle des eaux, réduction des îlots de chaleur)
- L'amélioration du cadre de vie en augmentant les espaces de récréation, de loisirs et d'éducation

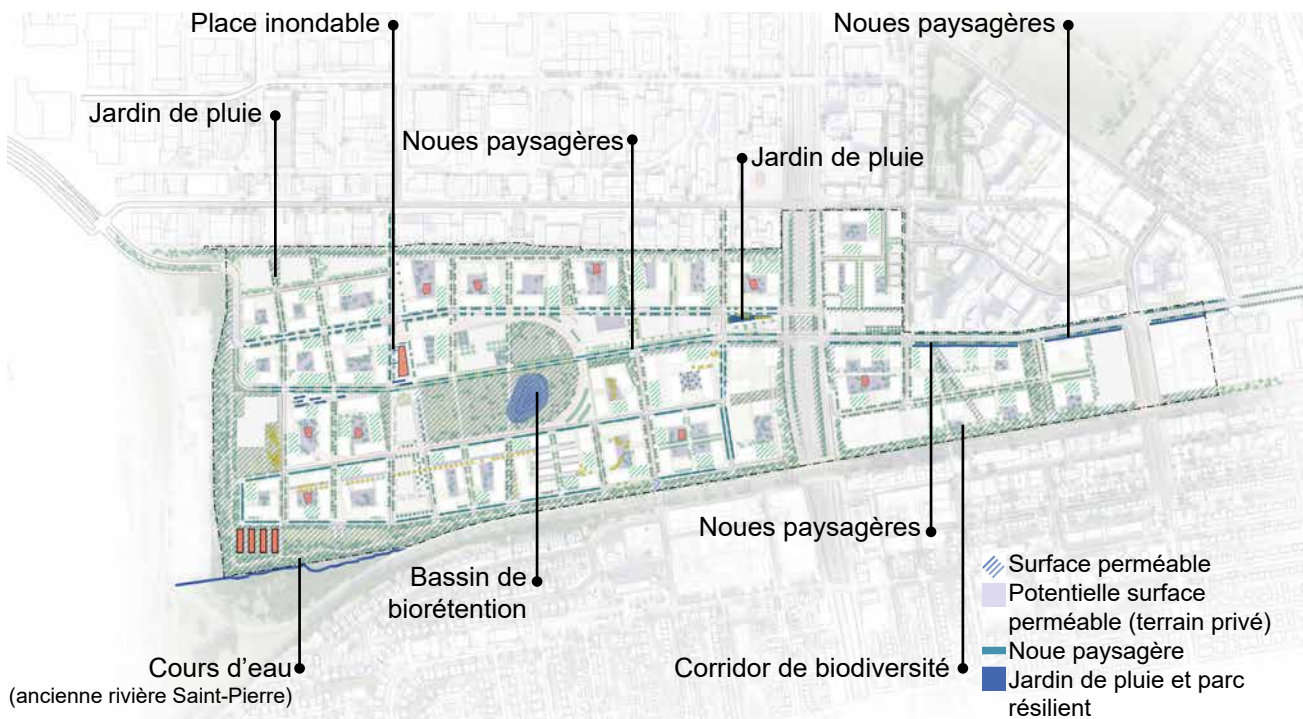
Parcs, espaces verts et publics



Ambiances recherchées dans les différents parcs, espaces verts et publics du quartier



Image d'inspiration illustrant l'aménagement du parc central fédérateur



Stratégie de gestion des eaux préliminaire pour le futur QNH

Accessibilité et mobilité

Objectifs :	Stratégies et moyens d'intervention :
<ul style="list-style-type: none"> Offrir des conditions de mobilité confortables et conviviales aux piétonnes et piétons ainsi qu'aux cyclistes et assurer leur sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> Déployer une nouvelle trame urbaine qui privilégie les modes de déplacements actifs par une conception confortable facilitant la lisibilité de l'espace (trottoirs larges et continus sans obstacles, accessibles universellement, bandes et pistes cyclables, verdissement, etc) et qui permet les déplacements sécuritaires (saillies de trottoir, circulation véhiculaire apaisée, etc.) Sécuriser les intersections de la rue Jean-Talon Ouest avec le boulevard Décarie Nord et Sud en privilégiant les piétonnes et les piétons (signalisation et marquage au sol, matérialité, temps de traverse et espaces d'attente, etc.) Sécuriser les déplacements scolaires Modifier la fonctionnalité de la rue des Jockeys (déviation de la circulation de transit, élargissement des trottoirs, implantation du REV, verdissement) Minimiser les nuisances de l'axe Décarie par le verdissement de ses abords, son recouvrement partiel et l'implantation de mesures de mitigation
<ul style="list-style-type: none"> Assurer une cohabitation harmonieuse de tous les modes de déplacement et prioriser les mobilités actives et collectives 	<ul style="list-style-type: none"> Réaménager le réseau viaire existant, notamment la rue Jean-Talon Ouest, en intégrant des aménagements pour les transports actifs (élargissement des trottoirs, verdissement, REV) et le transport collectif, notamment le tramway et la station de métro Assurer une hiérarchisation du réseau de mobilité dans le quartier Prioriser les personnes les plus vulnérables dans les aménagements
<ul style="list-style-type: none"> Encourager l'utilisation des transports collectifs et assurer leur connectivité 	<ul style="list-style-type: none"> Planter un axe dédié au transport collectif au cœur du quartier et viser l'implantation d'un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest afin d'assurer la connexion adéquate des lieux de résidence, d'emplois, d'études et de divertissement en périphérie Assurer la connexion du QNH avec les stations Namur (métro) et Canora (REM) et implanter une nouvelle station de train de banlieue à proximité de l'axe Décarie
<ul style="list-style-type: none"> Désenclaver le quartier 	<ul style="list-style-type: none"> Créer des connexions pour les modes actifs avec les secteurs adjacents (passage dans l'axe Clanranald, traversée de l'A-15 en bordure des voies ferrées du CP) Prolonger la rue Jean-Louis-Lévesque jusqu'à la rue Paré Maintenir la connexion avec la Ville de Mont-Royal via le chemin Devonshire Planifier le corridor de mobilité durable Jean-Talon/Cavendish
<ul style="list-style-type: none"> Limiter la circulation véhiculaire et de transit dans le quartier 	<ul style="list-style-type: none"> Éviter la création de connexions véhiculaires directes et attrayantes dans le quartier tout en maintenant une perméabilité piétonne Réduire les ratios de stationnement et assurer la mutualisation des unités restantes Planter des stations logiques (autopartage, stationnement pour vélo sécurisé, bornes de recharge électrique, bixi, etc.), aménagées en tenant compte des besoins spécifiques des familles utilisant la mobilité active, dans des sous-secteurs stratégiques du quartier et à proximité du métro Décourager le recours à l'automobile en séparant les stationnements des bâtiments résidentiels
<ul style="list-style-type: none"> Limiter les impacts du camionnage sur les milieux de vie 	<ul style="list-style-type: none"> Limiter au maximum la présence du camionnage dans le quartier Localiser les usages générateurs de camionnage sur les axes qui permettent de limiter les nuisances Effectuer les livraisons par l'intermédiaire de vélos-cargos ou de plus petits véhicules électriques.



Exemple d'aménagement priorisant les mobilités actives, rue Murray, Ville de Montréal



Exemple de centre intermodal de transport, Switchh Punkt Berliner Tor, Hambourg, Hochbahn Hamburg



Exemple de mesure de mitigation, écran végétal en bordure d'une autoroute, 5th Street Bridge, Tech Square, Atlanta Pond & company

Pôle de mobilité

Les pôles de mobilité permettent d'optimiser l'offre de mobilité dans des endroits stratégiques, dont les abords d'une station de métro.

Ces pôles rassemblent plusieurs modes alternatifs à l'auto solo, dont des vélos en libre-service, de l'autopartage, des taxis, et facilitent les pratiques multimodales par notamment la proximité des points d'accès au transport collectif et l'implantation de supports à vélo sécuritaires.

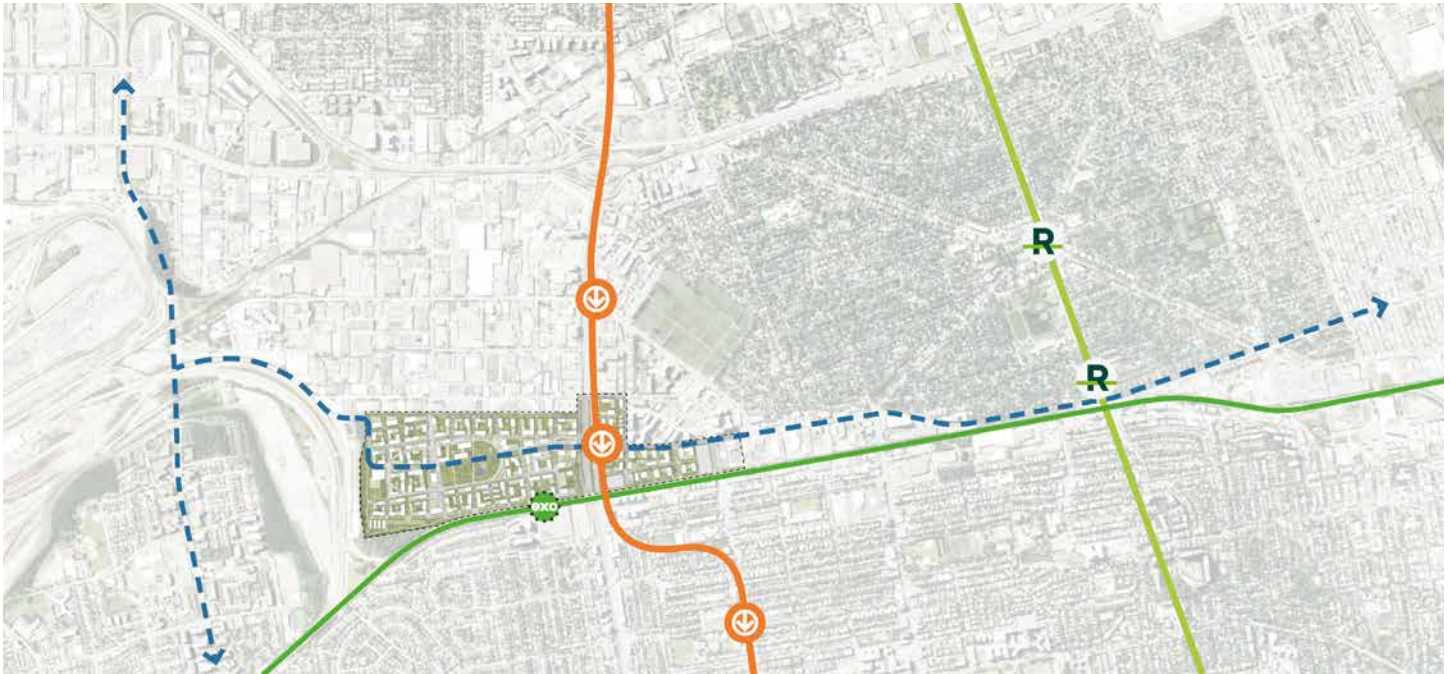


Exemple de traverse sécuritaire, Rue Laurier Ouest, Ville de Montréal



Exemple de mobilités actives inclusives, Vélo-pousseeur, Malo-les-Bains en 2017, crédit : François Lo Presti, AFP

Accessibilité et mobilité



- Axe TC visé pour l'implantation d'un tramway
- Métro (ligne orange)
- REM
- Ligne de train de banlieue

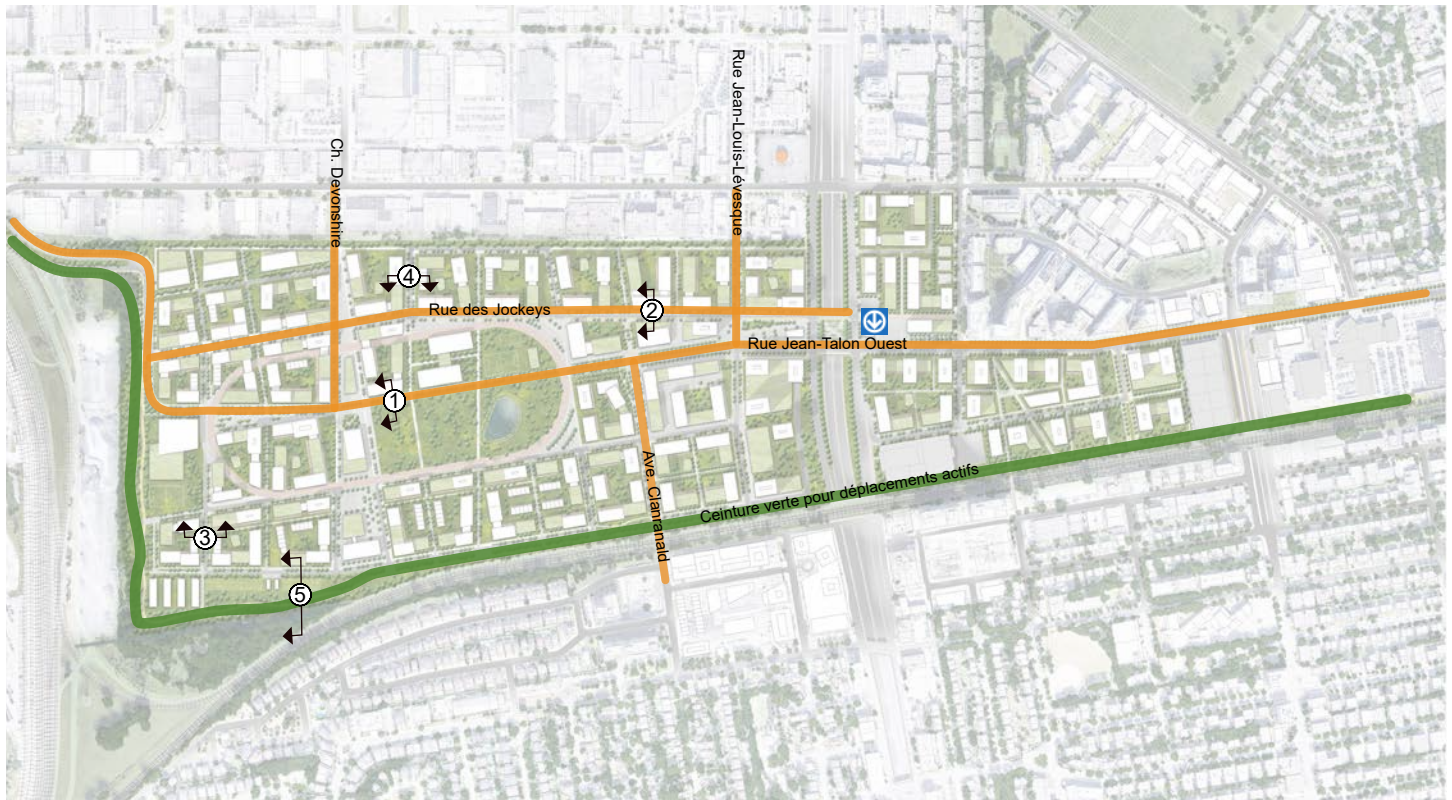


Exemple de transport collectif de type tramway, Tramway de la Ville de Strasbourg, Crédit : Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)

À l'échelle régionale, l'interconnexion des réseaux de transport collectif offre de nombreuses opportunités de déplacements. Le secteur Namur-Hippodrome est traversé par la branche ouest de la ligne orange du métro, permettant d'accéder rapidement au centre-ville et aux secteurs plus au nord. Figurant parmi les moins achalandées du réseau du métro, la station Namur est un atout important pour la mise en valeur du secteur.

L'implantation d'un tramway, sur la rue Jean-Talon Ouest, assurera la desserte du futur quartier ainsi qu'une connexion avec les réseaux du métro et du REM. Cette interconnexion permettra d'atteindre l'aéroport, l'ouest de l'île, la Rive-Nord et la Rive-Sud. Enfin, l'ajout d'une gare de train de banlieue, à proximité de l'axe Décarie, contribuera à une offre efficace du quartier par les réseaux de transport collectif structurant.

Schéma des principales connexions



La figure ci-haut présente les principales connexions du futur quartier. Elles structurent l'organisation spatiale et permettent de connecter le territoire avec les secteurs adjacents. Cette nouvelle armature favorise l'appropriation du futur quartier et priorise les déplacements pour les mobilités actives et collectives. De plus, elle met en réseau les équipements collectifs et les espaces publics, lesquels sont facilement accessibles pour l'ensemble de la collectivité.

Enfin, la combinaison de l'ensemble des modes de déplacement apparaît comme la solution pour développer un milieu de vie à échelle humaine avec une mobilité urbaine plus durable.

La hiérarchie de la trame urbaine et les différentes typologies de rues seront définies dans les prochaines étapes de la planification et de la mise en oeuvre. Celles-ci prioriseront les modes actifs et collectifs et privilégieront les aménagements de rues apaisées (rue partagée, rue habitée, ruelle, venelle, passage piéton, piste cyclable, etc.).



Exemple de la combinaison de plusieurs modes de déplacement, crédit : lorenzophotoprojects

Accessibilité et mobilité

① La rue Jean-Talon Ouest

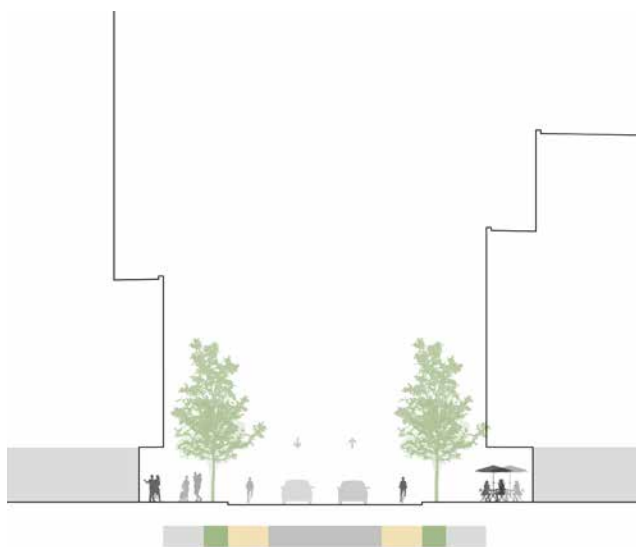


Principe d'aménagement proposé pour la rue Jean-Talon Ouest, à titre indicatif, les aménagements pourraient différer
Secteur du parc central



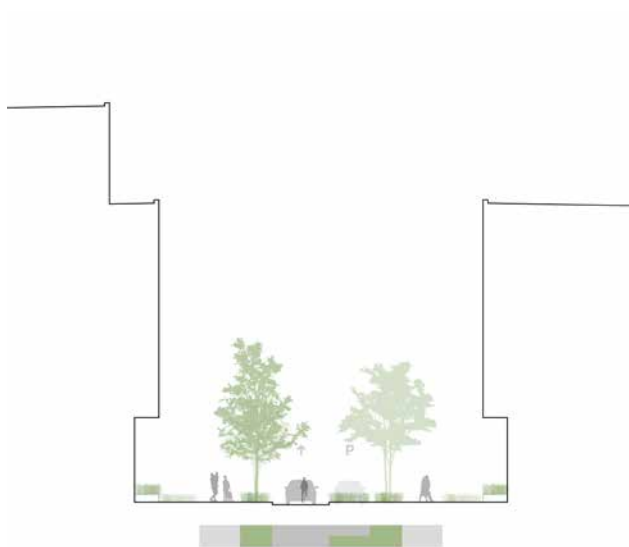
Exemple de transport collectif de type tramway dans un espace vert, nouvelle ligne de tram T13, île-de-France Mobilités

② La rue des Jockeys



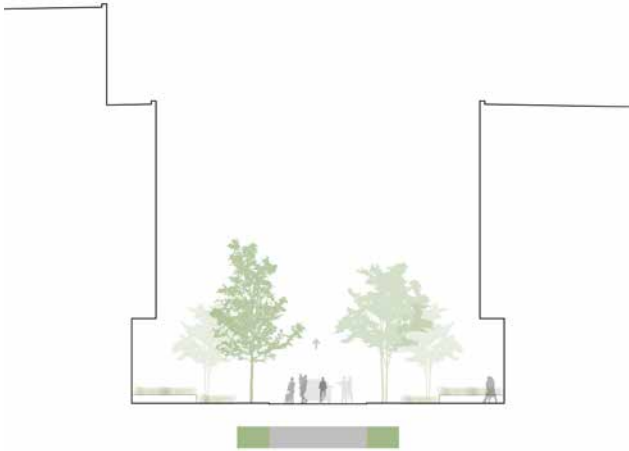
Principe d'aménagement proposé pour la rue des Jockeys, à titre indicatif, les aménagements pourraient différer
Secteur commercial à l'entrée du site de l'hippodrome

③ Les rues locales

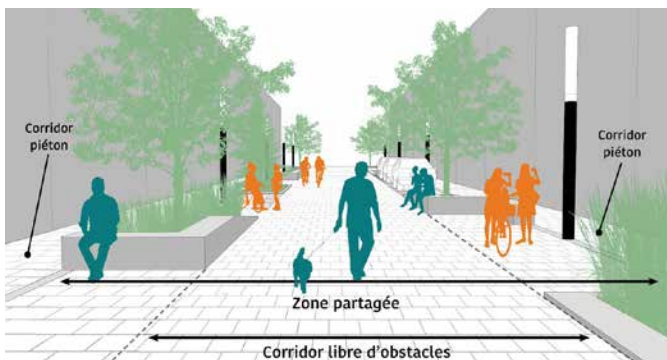


Principe d'aménagement proposé pour les rues locales, à titre indicatif, les aménagements pourraient différer

④ Les rues partagées



Principe d'aménagement proposé pour les rues partagées, à titre indicatif, les aménagements pourraient différer



Composantes d'une rue partagée, Ville de Montréal



Aménagement de la rue partagée Buchan, Arrondissement de CDN-NDG, Centre d'écologie urbaine, crédit : Jean Beaudin



Aménagement de la rue partagée Emery, Arrondissement de Ville-Marie, crédit : Immophoto

Rue partagée :

La rue partagée est une rue à fort achalandage piéton sur laquelle la priorité est accordée aux piétons sur sa pleine largeur.

Le comportement attendu des personnes usagères circulant dans ce type de rue est le suivant :

- la personne circulant à pied se déplace à l'endroit et dans le sens de son choix, et traverse la rue en tout lieu et à tout moment;
- la personne conduisant un véhicule ou circulant à vélo adapte sa vitesse en conséquence pour être en mesure de céder le passage au piéton en tout temps.

L'aménagement et la signalisation de la rue partagée permettent de déceler, de façon claire et intuitive, que les règles habituelles de circulation sont différentes et que tous les utilisateurs doivent cohabiter sur la chaussée. La vitesse est obligatoirement limitée à 20 km/h.

Ville de Montréal

Accessibilité et mobilité

⑧ La ceinture verte



Principe d'aménagement proposé pour la ceinture verte, à titre indicatif, les aménagements pourraient différer
Secteur à proximité des voies ferrées à l'ouest du territoire



Exemple de lieu permettant les rencontres,
Écoquartier Ginko, Devillers et associés



Image d'inspiration illustrant l'aménagement de la ceinture verte



Exemple de perméabilité à travers un îlot,
Écoquartier du technopôle Angus, Société de développement Angus

Réseaux piétonniers :

À l'échelle du quartier, l'aménagement du domaine public et des espaces privés vise à prioriser les piétonnes et piétons, les personnes circulant en fauteuil roulant ainsi que les personnes plus vulnérables. Des réseaux piétonniers à travers les îlots, les parcs, les espaces verts et les cours permettront de circuler librement et d'accéder facilement à l'ensemble des commerces, des services et des équipements collectifs, ils deviennent des lieux de rencontre.

Les différentes typologies de rues seront construites pour mettre les piétonnes et piétons ainsi que les personnes à mobilité réduite au premier plan. Les aménagements seront sécuritaires, accessibles universellement et sans obstacle.



Image d'inspiration illustrant le recouvrement entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys, à proximité de l'entrée du site de l'ancien hippodrome



Proposition d'aménagement pour sécuriser et assurer la convivialité de la traversée des boulevards Décarie, recouvrement de l'autoroute Décarie entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys

Milieu de vie et identité

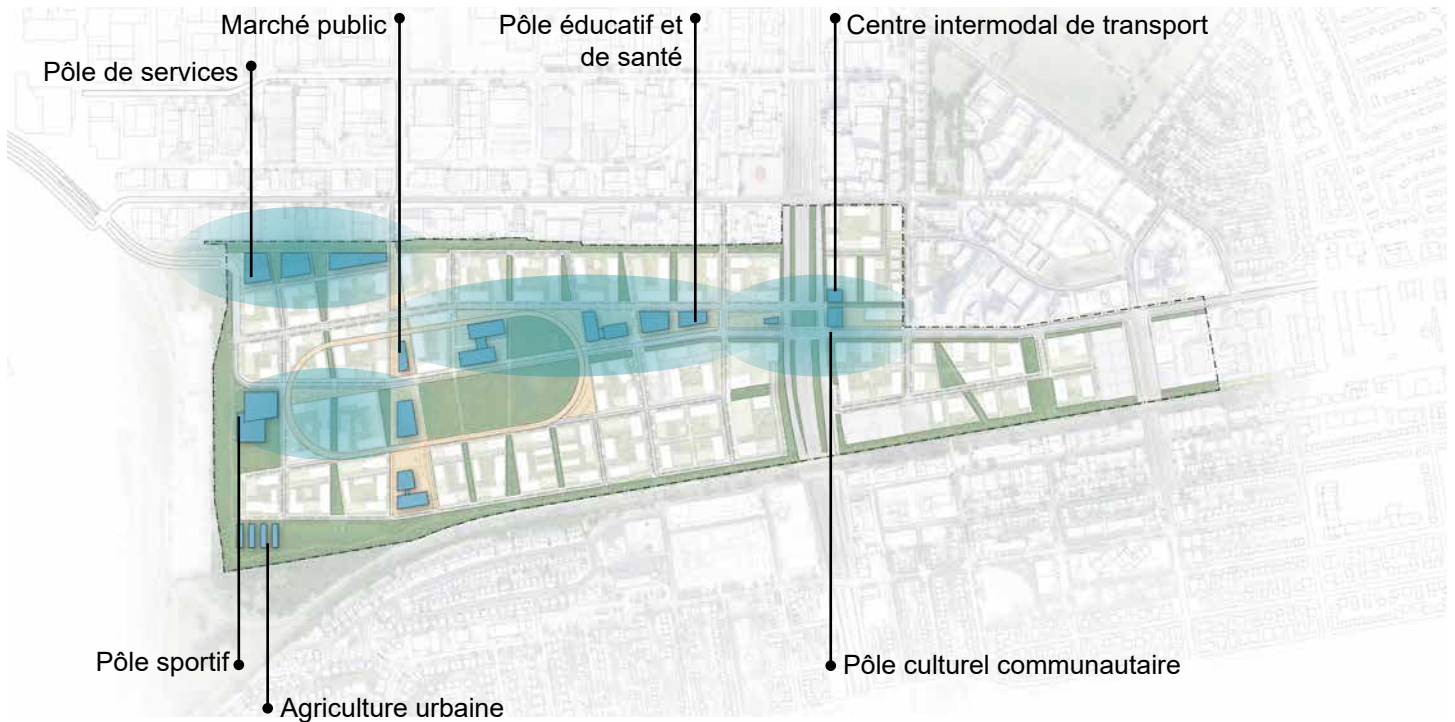
Objectifs :	Stratégies et moyens d'intervention :
<ul style="list-style-type: none"> Répondre aux besoins variés de la population en offrant une desserte adéquate et inclusive en équipements collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> Créer des pôles d'équipements collectifs répartis équitablement sur le territoire, et ce, dès la première phase de développement Desservir les équipements collectifs par les réseaux de transport actifs et collectifs pour en assurer leur accessibilité Collaborer avec le CSSDM pour l'implantation d'écoles primaire et secondaire Mutualiser et optimiser les équipements collectifs et les espaces publics Collaborer avec le CIUSSS, notamment pour l'implantation d'un CLSC répondant aux besoins de la future population
<ul style="list-style-type: none"> Favoriser l'inclusion de toutes les personnes, incluant les personnes vivant à la croisée des discriminations (âgisme, capacitisme, homophobie, racisme, sexisme, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des aménagements permettant un usage accessible, équitable et inclusif pour l'ensemble de la population, de jour comme de soir, et en toutes saisons. Utiliser l'ADS+ pour l'ensemble de la planification du secteur, incluant les équipements collectifs et les aménagements publics
<ul style="list-style-type: none"> Mettre en valeur l'histoire et l'identité du lieu 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en valeur l'anneau hippique par une intégration de sa trace dans les espaces publics et les parcours urbains Évoquer et reconnaître les activités hippiques grâce à la toponymie de certaines rues et de certains lieux publics Créer des espaces destinés à l'agriculture urbaine, tant de manières transitoire que permanente Assurer le maintien de certaines vues vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph Intégrer l'art public en réinterprétant notamment le passé du secteur dans l'aménagement des espaces et équipements publics, voire sur les terrains privés
<ul style="list-style-type: none"> Contribuer au dynamisme du quartier par la création de lieux de rencontre 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en relation les équipements collectifs et les espaces publics extérieurs et assurer la complémentarité de ces espaces (par exemple une école à proximité d'un parc)



Exemple d'aménagement favorisant l'agriculture urbaine, Ferme urbaine Paris Expo, Ville de Paris



Image d'inspiration illustrant l'art public



Proposition d'implantation des équipements collectifs

Des regroupements d'équipements collectifs peuvent être faits dans certains cas où les fonctions de ceux-ci sont complémentaires et favorisent la mutualisation. Les équipements collectifs et les services offerts sont ainsi polyvalents et flexibles.

De plus, la mise en relation des équipements collectifs avec les parcs et les espaces publics permet d'offrir à la collectivité des espaces extérieurs de qualité dans des endroits stratégiques d'un milieu de vie. Ces endroits deviennent des lieux de rencontres et contribuent au sentiment d'appartenance au quartier.




Exemple d'équipement collectif, École primaire Saint-Bernardin, Provencher Roy

Milieu de vie et identité



Analyse des vues vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph

LÉGENDE

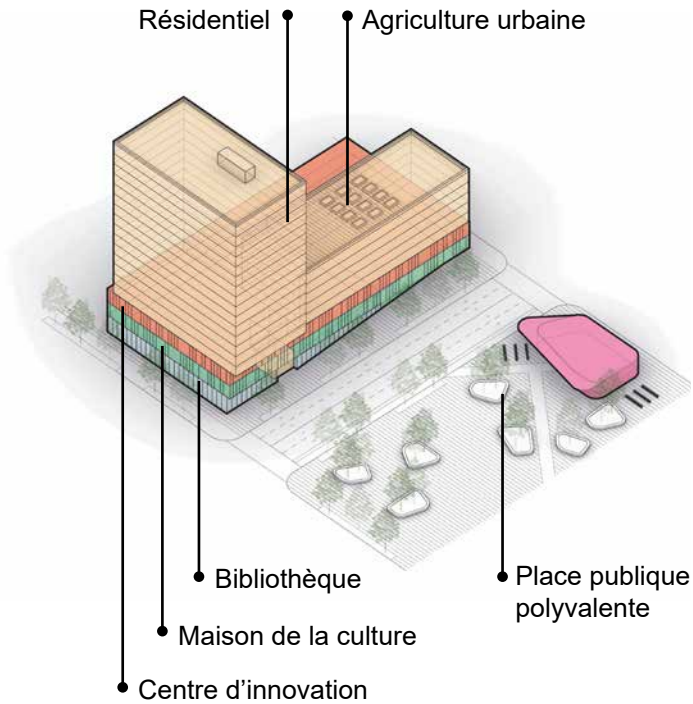
-  Cône de vue exceptionnel
-  Cône de vue intéressant
-  Barrière visuelle
-  Limite du secteur QNH
-  Station de métro

VUES D'INTÉRÊT VERS L'ORATOIRE ET LE MONT-ROYAL

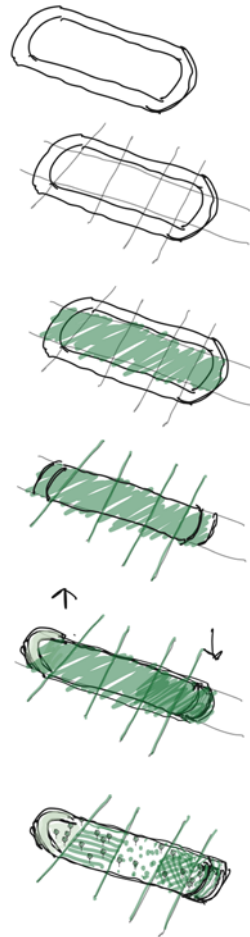
- ① Secteur agriculture urbaine
- ② Place du pôle civique - hippodrome sud
- ③ Passage Yolene-Jumelle
- ④ Parc Saidye-Bronfman

Vue depuis l'oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal

Le PU détermine une vue d'intérêt depuis l'oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal vers le territoire de l'arrondissement de CDN-NDG et le nord de la ville. La vue sera maintenue et la silhouette du quartier sera ainsi ajoutée au paysage montréalais.



Exemple de mutualisation des équipements collectifs et leur mise en relation avec les espaces extérieurs



La forme de l'anneau

L'anneau hippique constitue une trace importante de l'histoire du lieu. Un mouvement radial de forme oblongue rappelle l'ancien circuit de course de l'hippodrome.

Cette trame paysagère articule les parcours, les axes de plantation, les textures au sol et supporte l'organisation formelle et topographique des espaces publics du futur QNH.



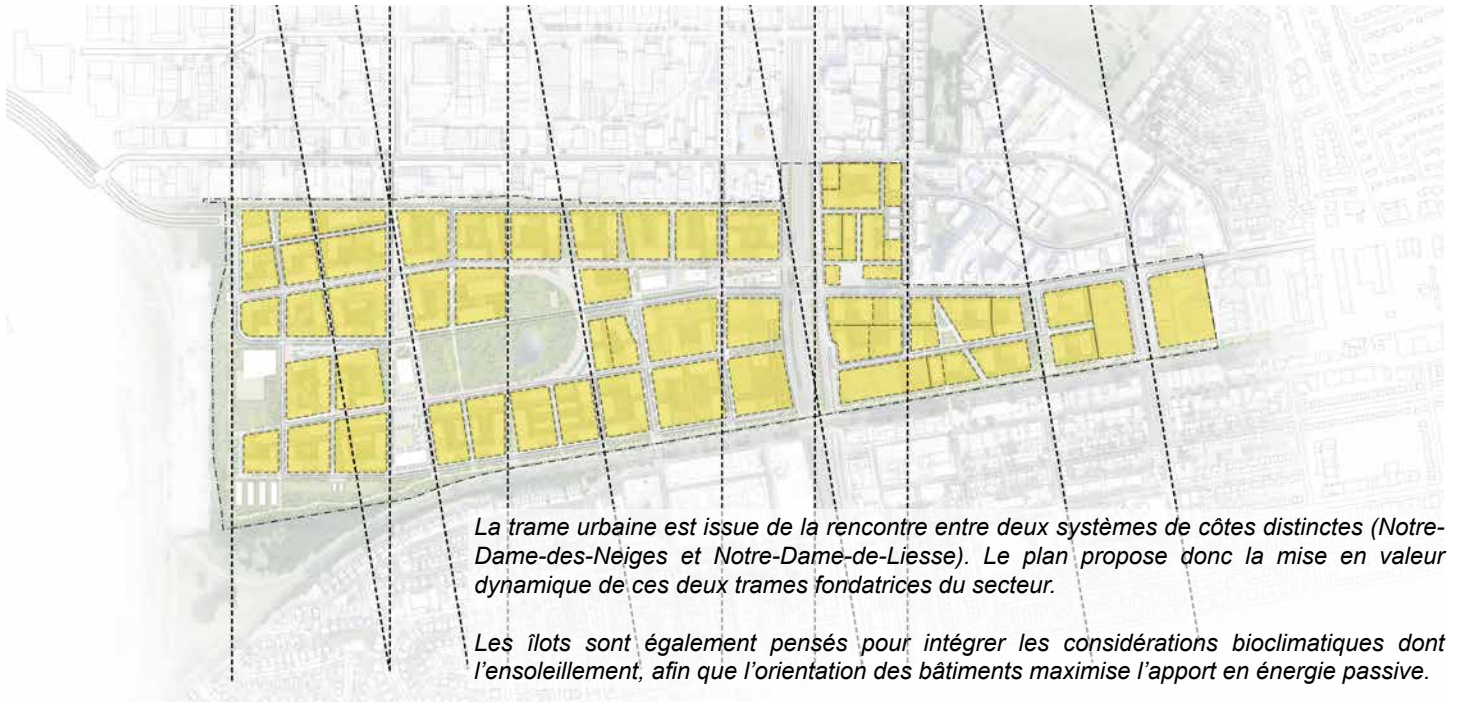
Exemple d'équipement collectif culturel, Centre culturel de Notre-Dame-de-Grâce, Ville de Montréal



Exemple d'espace extérieur collectif, Parc-école Nouvelle-Querbes, Fauteux et associés

Forme urbaine

Objectifs :	Stratégies et moyens d'intervention :
<ul style="list-style-type: none"> Créer un milieu de vie à échelle humaine 	<ul style="list-style-type: none"> Recourir à des gabarits de bâtiments à échelle humaine et de hauteur moyenne, notamment sur le site de l'ancien hippodrome Moduler les hauteurs et les densités en tenant compte de l'environnement immédiat et du contexte urbain à proximité Encourager les modulations de façades (avancées ou retraits) pour les bâtiments de plus grandes hauteurs Moduler les implantations des bâtiments au sol permettant de libérer des espaces libres, d'augmenter le verdissement et de limiter les impacts climatiques Planter les bâtiments de façon à faciliter les déplacements vers les points d'intérêt (métro, équipements publics, parcs et places publiques, etc.)
<ul style="list-style-type: none"> Offrir une diversité de typologies de logement et une grande variété de formes architecturales 	<ul style="list-style-type: none"> Assurer un encadrement réglementaire pour privilégier une variété de typologies de logements au sein d'un même îlot, permettant une équité à travers le quartier Souligner la forme triangulaire de la rencontre des deux trames (Notre-Dame-des-Neiges et Notre-Dame-de-Liesse) par la création d'angles dans l'architecture ou l'aménagement d'espaces verts Encourager l'innovation architecturale
<ul style="list-style-type: none"> Assurer une part importante de logements sociaux, communautaires, abordables et familiaux 	<ul style="list-style-type: none"> Soutenir la réalisation de logements sociaux, communautaires et abordables (Règlement pour une métropole mixte, exigences particulières dans les appels publics) Diversifier l'offre résidentielle en termes de typologies et de gammes de prix en profitant de la maîtrise foncière, par la Ville, pour accroître substantiellement l'offre de logements sociaux et abordables.
<ul style="list-style-type: none"> Assurer la viabilité du quartier 	<ul style="list-style-type: none"> Planter des bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la station de métro Namur, et ce, en tenant compte des impacts qu'ils génèrent sur les milieux de vie existants à proximité Assurer la présence d'activités économiques dans le quartier Planter des bâtiments mixtes, notamment sur la rue Jean-Talon Ouest et des Jockeys, permettant une offre de commerces et de services de proximité dans le quartier Prévoir des petits locaux commerciaux pour favoriser les petites entreprises
<ul style="list-style-type: none"> Assurer l'encadrement adéquat des rues et des espaces publics par le bâti 	<ul style="list-style-type: none"> Assurer des hauteurs de bâtiments adéquates en fonction des différentes typologies de rues Assurer une marge de recul des bâtiments sur la rue Jean-Talon Ouest, à l'est de l'axe Décarie, pour permettre le verdissement ou l'aménagement de terrasses et ainsi participer à l'ambiance urbaine Diminuer les impacts des infrastructures de transport en ayant recours à des stratégies architecturales Assurer la présence d'activités économiques en bordure de l'axe Décarie (minimalement aux 4 premiers étages) Positionner les nouveaux bâtiments de façon à maintenir des vues sur le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph



Trame et forme urbaines

La ville à échelle humaine

L'échelle humaine est la plus petite des échelles de l'aménagement, celle où les éléments qui forment notre environnement (bâtiments, espaces publics, etc.) s'appréhendent à *hauteur de yeux* et à la vitesse du pas.

Un aménagement à échelle humaine met ainsi l'accent sur les besoins des personnes en matière de sécurité, de confort, de mobilité, d'appartenance, etc. Cela implique de ne pas planifier un milieu pour la beauté du plan ni pour qu'il soit beau vu du ciel, mais à hauteur des personnes et, surtout, de reléguer au second plan les enjeux propres à l'automobile.

Gehl, 2010



Exemple d'implantation qui permet de se déplacer facilement, Promenade Luc-Larivée, Vivre en Ville

Forme urbaine



Principes d'implantation et de hauteurs

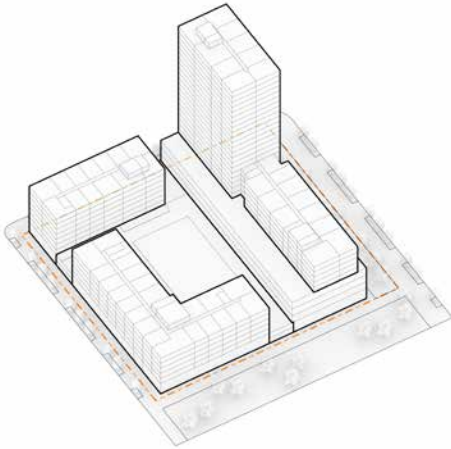


Exemple de variation des hauteurs de bâtiments, Esplanade Cartier, Prével



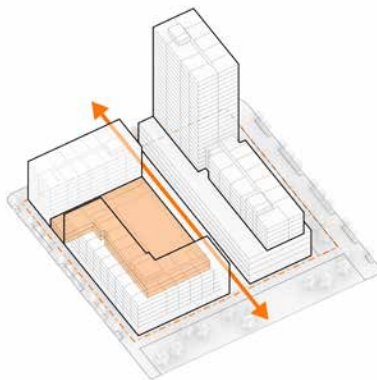
Exemple de mixité, Projet Westbury, Westbury Montréal

Îlot densifié

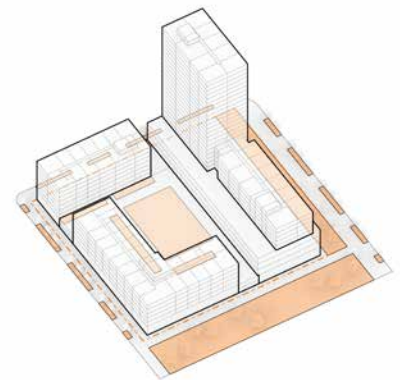


L'îlot densifié est caractérisé par une grande mixité d'usages. Il est constitué d'un podium permettant l'implantation d'usages commerciaux, de bureaux ou encore des équipements collectifs. Ce type d'îlot permet également l'aménagement d'espaces de stationnement, lesquels peuvent être mutualisés entre les différentes fonctions. De plus, une bande végétalisée et plantée permet un recul par rapport à la rue.

Ce type d'îlot assure une interface agréable entre le boulevard et l'autoroute Décarie considérant les usages tampons sur les premiers niveaux et le recul des bâtiments.

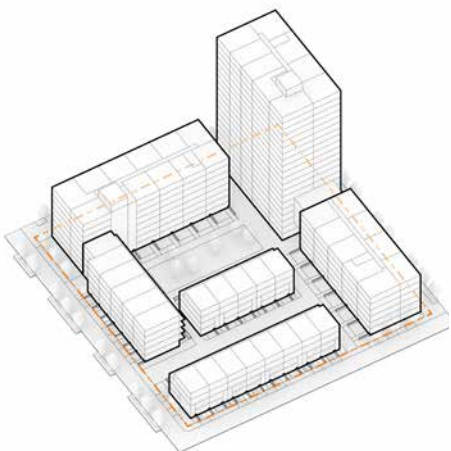


Perméabilité



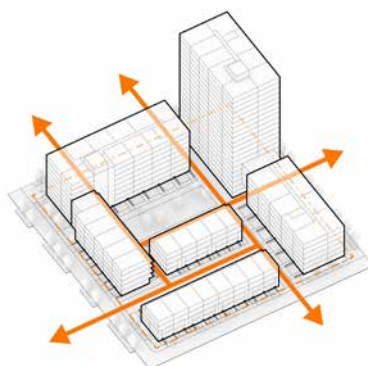
Espaces végétalisés

Îlot diversifié

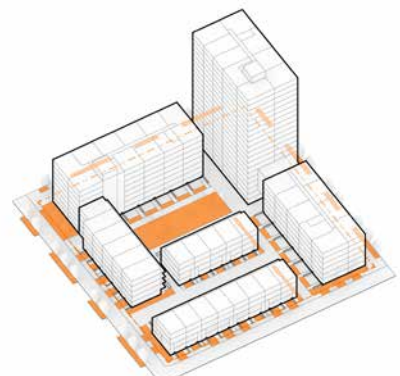


L'îlot diversifié illustre une variété de typologies d'habitations. Il permet ainsi l'implantation de maisonnettes superposées, de logements traversants et d'immeubles avec corridor central. Ces différents types de logements sont aussi organisés pour minimiser les impacts sur les espaces extérieurs et favoriser l'ensoleillement des logements tout en limitant les impacts éoliens négatifs.

Cet îlot peut accueillir certains usages commerciaux, collectifs ou institutionnels au rez-de-chaussée et permet une grande perméabilité. Ce type d'îlot invite à la circulation piétonne traversante.



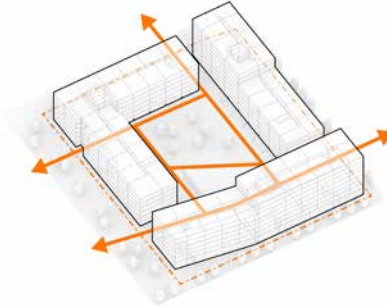
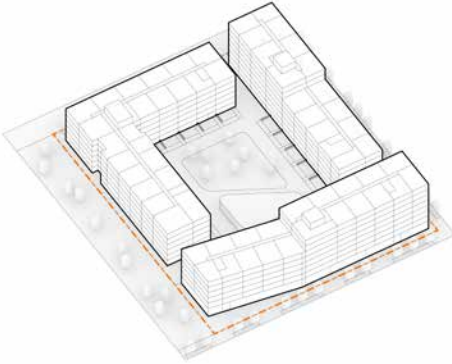
Perméabilité



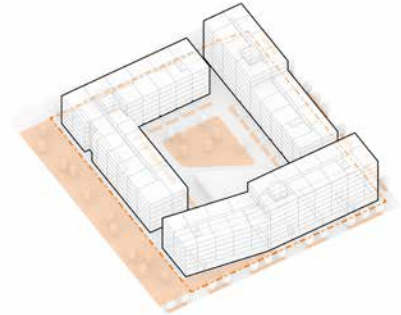
Espaces végétalisés

Îlot partagé

L'îlot partagé présente une plus faible variation de hauteur et favorise une animation commerciale au rez-de-chaussée. Cet îlot offre une grande flexibilité en termes de redécoupage foncier et d'usages, ainsi qu'un cœur d'îlot ouvert. Des activités communautaires peuvent également être planifiées dans le cœur d'îlot et sur les toits, au bénéfice des résidentes et résidents.



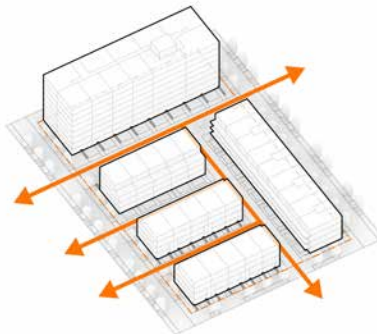
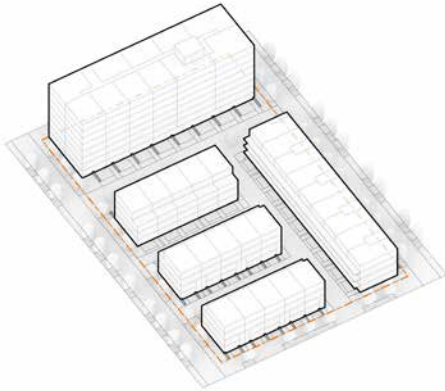
Perméabilité



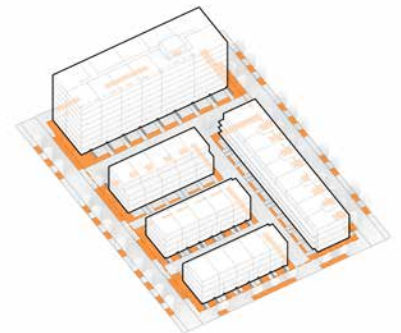
Espaces végétalisés

Îlot compact

L'îlot compact est majoritairement résidentiel. Ce type d'îlot intègre une diversité de typologies de logements. Compact, il est aménagé pour permettre une grande perméabilité et offrir des espaces extérieurs à l'image des ruelles vertes montréalaises.



Perméabilité



Espaces végétalisés



Image d'inspiration illustrant la place du pôle Devonshire



Exemple illustrant l'intégration de logements communautaires, Coopérative d'habitation des Bassins du havre, Aedifica



Exemple illustrant la perméabilité de l'îlot, Écoquartier du Grand Hameau, lehavre.fr

Stratégie immobilière

La transformation d'un vaste site vacant et le redéveloppement d'un contexte urbain déstructuré en un milieu de vie résilient est un défi en soi. Guidé par la vision et les principes de mise en valeur présentés lors de la consultation publique par l'OCPM, le projet urbain du QNH se fera par phases.

La Ville de Montréal entend jouer un rôle de chef de file dans la mise en œuvre de cet ambitieux projet qui se distingue entre autres par la maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome. En établissant des partenariats publics et privés, celui-ci constitue l'une des clés de réussite d'un projet urbain avant-gardiste et présente une occasion d'innover pour atteindre les objectifs que s'est fixés la Ville en matière de transition écologique et sociale. Par ailleurs, la mise en œuvre d'un aussi grand projet urbain requiert une stratégie immobilière intégrée et efficiente.

Ainsi, la Ville de Montréal évalue différentes options pour le développement et la mise en vente des lots et assurer l'exemplarité des projets immobiliers qui y seront construits. À ce jour, plusieurs mécanismes pour la mise en vente des parcelles sont évalués :

- prévoir un développement et la disposition des lots, en phasage afin de s'adapter aux conditions évolutives du marché;
- prévoir des mécanismes pour que le développement immobilier soit en cohérence avec le document de planification;
- procéder à des mises en vente permettant aux divers acteurs du marché d'exprimer leur intérêt;
- identifier et réserver des terrains pour l'implantation des équipements collectifs, notamment les écoles, ainsi que les espaces publics.

D'autres mécanismes sont en évaluation pouvant impliquer une gouvernance fondée sur un partenariat avec les gouvernements supérieurs.

Afin de supporter le développement immobilier et contribuer à créer des milieux de vie intégrés à l'extérieur du site de l'ancien hippodrome, la Ville évalue les opportunités de réaliser des projets au bénéfice de la communauté, notamment par l'utilisation des outils immobiliers à sa disposition.

Phasage de développement pour le QNH

La stratégie de phasage proposée consiste à consolider les secteurs existants et à réaliser les infrastructures nécessaires pour soutenir les premiers développements du site de l'ancien hippodrome puisque celui-ci est actuellement non desservi par les réseaux d'aqueduc, d'égouts, d'électricité et de télécommunications. L'ajout de 18 500 à 20 000 logements, d'un nombre important de mètres carrés de fonctions économiques ainsi que de plusieurs équipements collectifs requiert de nouvelles infrastructures. De plus, pour soutenir le plein potentiel immobilier, dans un contexte de déplacement déjà difficile, le réaménagement de certaines rues existantes à la faveur des mobilités collectives et actives s'avère incontournable.

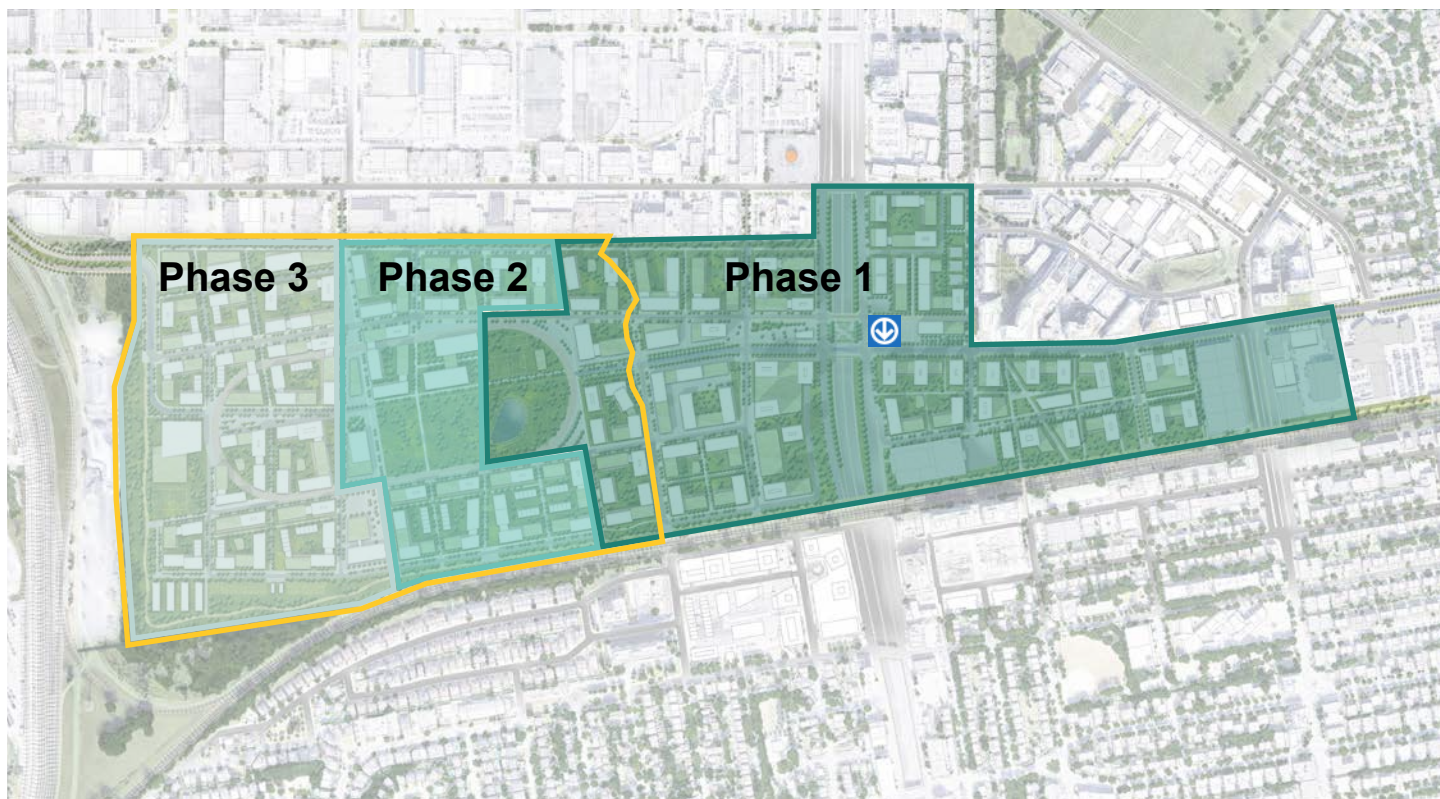
Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest aux abords de la station de métro Namur et son prolongement sur le site de l'ancien hippodrome constituent des interventions prioritaires du projet urbain.

Ces interventions permettront de réaliser les infrastructures nécessaires (aqueduc, égouts, électricité, télécommunications), de sécuriser les déplacements et la traversée de l'autoroute Décarie, en plus de prioriser les mobilités actives et collectives.

À cet égard, la transformation de la rue Jean-Talon Ouest s'avère prioritaire et s'inscrit dans la vision du corridor de mobilité durable. La mise en place d'un tramway présente en ce sens une belle opportunité pour consolider ces orientations.

Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest permettra de sécuriser les déplacements aux abords de la station de métro Namur, dont la traversée des boulevards Décarie. De plus, l'élargissement des trottoirs, l'ajout de voies cyclables, la mise en place de mesures préférentielles pour le transport collectif, le verdissement et la reconfiguration de l'entrée du site de l'ancien hippodrome permettront d'opérer un changement dans les façons de se déplacer, et ce, dans l'ensemble du secteur. Son prolongement sur le site de l'ancien hippodrome permettra quant à lui la mise en place des principales infrastructures souterraines et assurera une desserte par les transports actifs et collectifs dès la première phase du projet urbain.

La réalisation de premiers équipements collectifs, par exemple un pôle culturel et communautaire, un centre intermodal de transport ou une école, ainsi que l'aménagement d'espaces publics sont aussi en planification. La continuité du projet urbain s'effectuera par la poursuite du développement immobilier sur le site de l'ancien hippodrome et la réalisation d'autres équipements et espaces publics, notamment l'aménagement du parc central et de la ceinture verte.



— limite du site de l'ancien hippodrome

5. FORME URBAINE

Approche par unité de voisinage

L'approche mise de l'avant pour assurer l'encadrement de la forme urbaine du QNH est de présenter des balises d'aménagement pour l'ensemble du territoire ainsi que d'autres spécifiques aux différentes unités de voisinage. Ces dernières sont des sous-secteurs présentant des caractéristiques similaires ainsi que des opportunités différentes en matière d'aménagement urbain. Ainsi, le territoire de planification est découpé en cinq unités de voisinage (Victoria, Décarie, Clanranald, Hippodrome nord et Hippodrome sud) dans lesquelles les nouvelles constructions et les aménagements qui en découlent devront être cohérents avec la vision et les stratégies d'intervention énoncées dans le présent document de planification.

Les balises d'aménagement plus détaillées sont abordées en fonction des thématiques suivantes :

- **Activités** : usages et activités au sein de l'unité de voisinage
- **Santé et sécurité** : mitigation des risques et nuisances associés à la proximité des voies ferroviaires et autoroutières
- **Tissu urbain et trame** : configuration des réseaux de mobilité et nouvelles connexions avec les quartiers en périphérie
- **Paysage et cadre bâti** : architecture, implantation des constructions et leur relation avec la rue et l'espace public

En plus des balises détaillées, un plan schématique représentant les intentions d'aménagement accompagne chacune des unités de voisinage. L'ensemble devra être pris en compte dans le cadre de la stratégie réglementaire, permettant ainsi un bon encadrement des projets immobiliers qui seront présentés dans le secteur de planification du QNH.



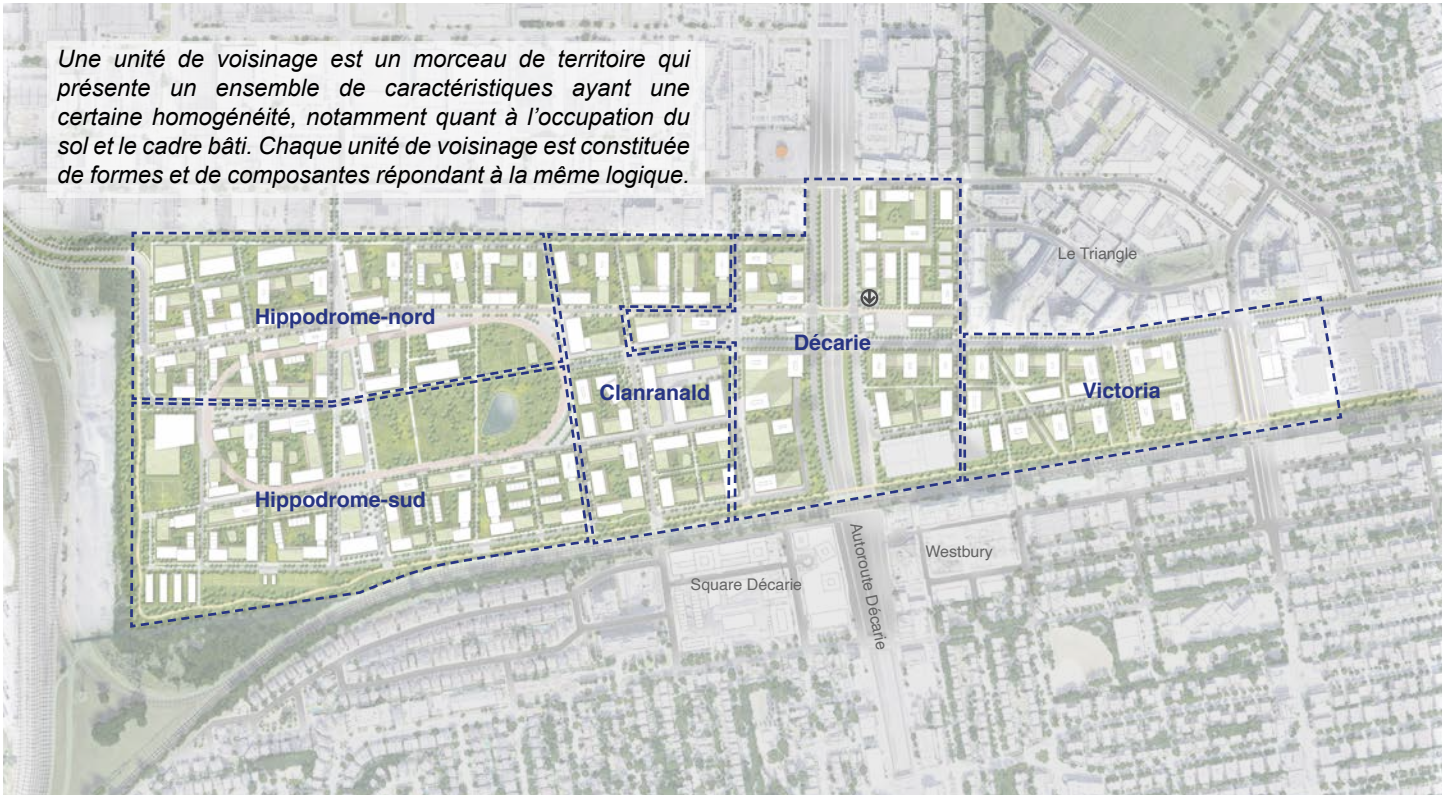
Forme urbaine

La forme urbaine (l'environnement bâti) est le produit de l'articulation des aménagements effectués à différentes échelles (agglomération, quartier, rue et bâtiment) en lien avec l'occupation humaine du territoire. La forme urbaine se reflète dans les modes de vie qu'elle génère et est caractérisée par les éléments suivants :

- le tissu urbain, qui englobe les voies, les îlots, les parcelles;
- le cadre bâti, qui se définit grâce à l'implantation, au gabarit et à la volumétrie des bâtiments;
- la densité et la compacité;
- la façon dont sont distribués les activités et les équipements;
- et enfin les autres réseaux qui s'ajoutent au réseau viaire.

Vivre en Ville

Une unité de voisinage est un morceau de territoire qui présente un ensemble de caractéristiques ayant une certaine homogénéité, notamment quant à l'occupation du sol et le cadre bâti. Chaque unité de voisinage est constituée de formes et de composantes répondant à la même logique.



Plan des unités de voisinage pour le QNH



Vue aérienne montrant la forme urbaine potentielle d'une partie du QNH, Illustration à titre indicatif, les aménagements et les implantations des bâtiments pourraient différer

Balises d'aménagement applicables à l'ensemble du territoire du quartier

Activités :

- Assurer une mixité des fonctions urbaines à travers le territoire du quartier.
- Répartir équitablement les pôles d'équipements collectifs dans chacune des unités de voisinage.
- Assurer l'animation du quartier en aménageant des rez-de-chaussée actifs sur les boulevards Décarie ainsi que sur les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys, notamment en privilégiant l'implantation de fonctions économiques (non industrielles) et institutionnelles aux rez-de-chaussée (et les encourager aux étages supérieurs) des bâtiments.
- Prévoir un dégagement entre les usages sensibles, l'autoroute et les voies ferrées, et ce, afin de réduire les nuisances et les risques qui y sont associés.
- Mutualiser les espaces de stationnements et mettre en place de l'autopartage.

Santé et sécurité :

- Prévoir un retrait des bâtiments (d'un minimum de 30 mètres) sur les lots adjacents au corridor ferroviaire du CP, tel que recommandé dans les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC).
- Évaluer la possibilité d'implanter des écrans, des murs antibruit, des bermes ou toutes autres mesures nécessaires pour assurer la sécurité des personnes à proximité des voies ferrées.
- Tirer profit de la présence des voies ferrées pour aménager une ceinture verte (corridor de biodiversité) au pourtour du site et y intégrer un corridor vert (15 mètres).
- Aménager une zone tampon le long des voies ferrées permettant ainsi de mitiger les nuisances et les risques qui y sont associés.
- Intégrer des mesures de mitigation, à même la construction des bâtiments, pour limiter les nuisances associées au bruit et aux vibrations à proximité du corridor ferroviaire.
- Assurer l'accès aux infrastructures de mobilité active (pistes cyclables, trottoirs, pistes multifonctionnelles) depuis l'ensemble du quartier.
- Assurer l'accès à une grande variété d'activités sportives (terrains de sport, aires de jeux pour enfants, jeux d'eau et piscines, aires d'entraînement extérieures, pistes cyclables, etc.).

Stationnements mutualisés :

L'objectif de la mutualisation des espaces de stationnement est d'optimiser l'utilisation de chacune des cases qui sont aménagées, et ce, à différents moments de la journée.

La mutualisation vise également à diminuer les besoins de cases individuelles.



Exemple de mur antibruit à proximité de voies ferroviaires, centdegres.ca



Exemple de zone tampon en bordure du corridor ferroviaire, Parc linéaire du Réseau-vert, Ville de Montréal

Tissu urbain et trame :



Exemple de perméabilité des îlots, ZAC des Docks de Saint-Ouen, Ateliers 2/3/4



Exemple de verdissement massif, Ville de Montréal, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

- Affirmer les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys comme colonne vertébrale et principale porte d'entrée du quartier en y assurant une animation ainsi qu'une offre de commerces, de services et d'équipements collectifs.
- Réaménager la rue Jean-Talon Ouest et viser l'implantation d'un tramway, de façon à inscrire cet axe comme corridor de mobilité durable et de relier la station Canora du REM, la station de métro Namur et le site de l'ancien hippodrome.
- Assurer la perméabilité des grands îlots par l'aménagement de liens piétonniers et cyclables en relation avec les voies publiques existantes et futures.
- Améliorer l'accessibilité à la station de métro Namur par la création de liens actifs directs.
- Limiter fortement la circulation véhiculaire à l'intérieur des milieux de vie, tout en prenant en compte l'accès des véhicules d'urgence, la collecte des matières résiduelles ainsi que certains besoins ponctuels comme des déménagements et des débarcadères pour les personnes à mobilité réduite
- Prévoir l'aménagement d'un axe de mobilité active adjacent au corridor ferroviaire.
- Assurer la continuité des corridors de biodiversité Darlington et Saint-Laurent à l'intérieur du quartier, depuis la rue de la Savane jusqu'au boulevard Cavendish, le long des voies ferrées du CP.
- Interdire l'aménagement d'aires de stationnement extérieures.
- Favoriser une plantation massive d'arbres et de végétaux le long des voies de circulation, particulièrement la rue Jean-Talon Ouest, à l'intérieur des cours, dans les marges avant et dans les espaces publics.
- Intégrer la gestion des eaux pluviales dans les aménagements des rues et des espaces libres en privilégiant des infrastructures vertes.
- Moduler les implantations des bâtiments de façon à maintenir des percées visuelles vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph depuis le territoire du quartier (voir la section milieu de vie et identité).
- Évaluer la possibilité de faire des zones zéro ou faible émission.

Paysage et cadre bâti :

- Moduler la volumétrie, l'implantation et la hauteur des bâtiments pour assurer une variété de typologies et une diversité du cadre bâti.
- Prendre en compte les vues vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph dans la volumétrie et l'implantation des bâtiments.
- Tirer profit des caractéristiques du site et de son environnement et avoir recours à l'architecture bioclimatique pour minimiser les besoins énergétiques et assurer le confort des occupantes et occupants, et ce, autant à l'intérieur des logements que dans les espaces de vie extérieurs.
- Minimiser les impacts microclimatiques (vents, ombres, qualité de l'air) sur les constructions et les milieux de vie existants en adaptant les implantations et les hauteurs des bâtiments au contexte dans lequel ils s'insèrent.
- Viser une performance écologique des projets en s'appuyant sur les critères d'une certification reconnue.
- Favoriser la réduction des matières résiduelles et l'économie circulaire.
- Assurer la mise en place des équipements requis pour le tri et la gestion des matières résiduelles, et ce, de façon équivalente pour les trois voies (ordures, matières recyclables et compost).
- Prévoir les espaces extérieurs suffisants et judicieusement localisés pour le dépôt et les collectes des matières résiduelles afin d'éviter l'encombrement du domaine public.

3RV

L'expression «3RV» est une abréviation des mots suivants : réduction à la source, réemploi, recyclage et valorisation.

C'est une façon de prioriser nos actions pour gérer nos matières résiduelles de façon à maximiser l'impact positif de notre geste.

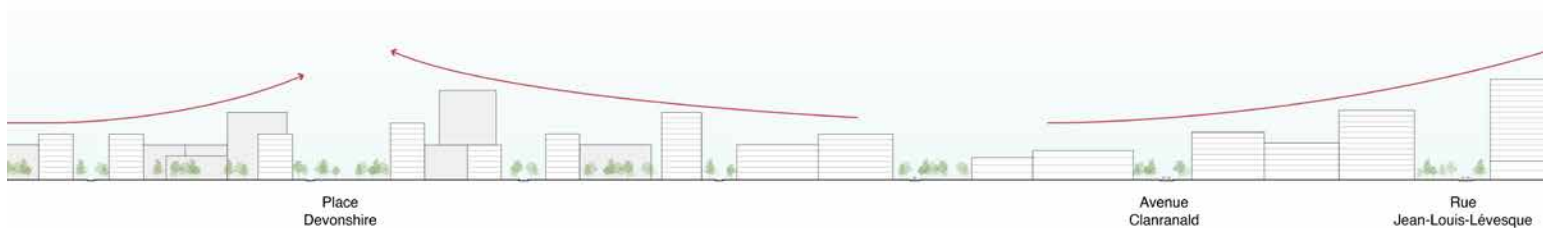
Recyc-Québec



Exemple de modulation des volumétries, Nordhavn, Copenhague, Danemark



Système de gestion des matières résiduelles, Doc V.M., varmatin.com



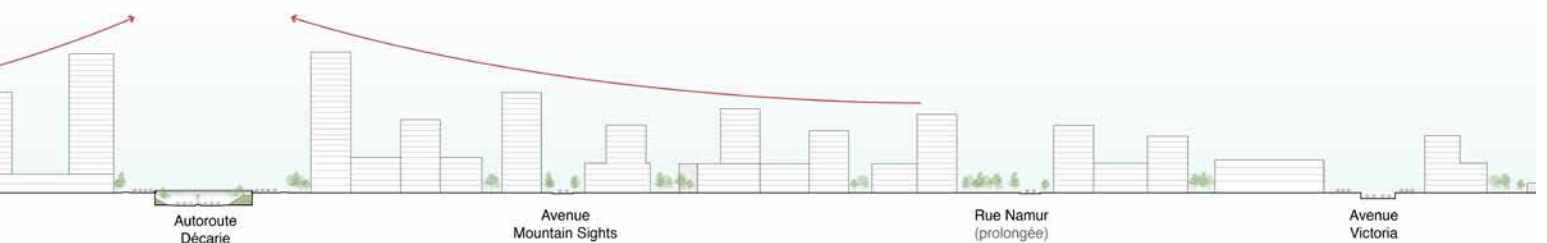


Toiture végétalisée, Groupe Leclerc, architecture+ design

- Maximiser l'utilisation et l'appropriation des toitures par le verdissement afin de contribuer à la rétention des eaux pluviales, l'utilisation à des fins d'agriculture urbaine et l'implantation de serres.
- Assurer une distinction graduelle entre les espaces publics, libres et privés en évitant le recours aux clôtures et autres barrières physiques.
- Favoriser l'innovation, l'architecture bioclimatique et les matériaux écologiques.
- Veiller à détourner des sites d'enfouissement, à recycler ou à récupérer les matériaux de construction lors de la déconstruction du cadre bâti existant et la construction des nouveaux bâtiments.



Proposition de gradation de la densité vers les abords de la station de métro Namur



1. Victoria

Description de l'unité de voisinage

L'unité de voisinage Victoria comprend les lots dans la frange au sud de la rue Jean-Talon Ouest, entre la limite du quartier à l'est et l'avenue Mountain Sights à l'ouest. Cette partie du territoire fait face au Triangle et est bordée par les voies ferrées du CP.

On y retrouve des commerces et services de destination dans des bâtiments de faible densité ainsi qu'un bâtiment de quatre étages, à l'angle des rues Jean-Talon Ouest et Victoria, qui accueille plusieurs activités d'emplois. Quelques commerces liés à l'automobile sont aussi présents sur l'avenue Mountain Sights.

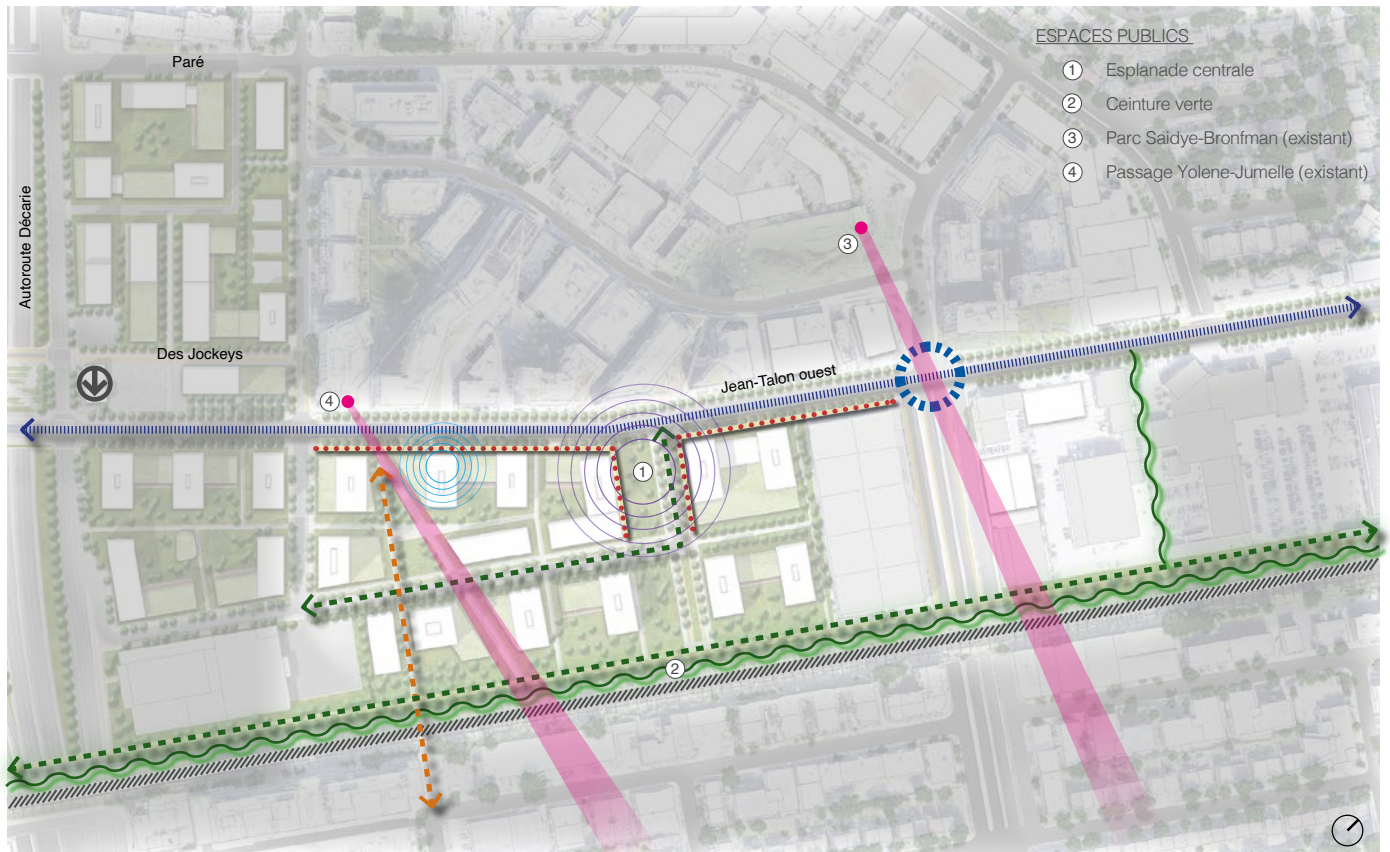
On observe un nombre important de déplacements véhiculaires et du camionnage sur la rue Jean-Talon Ouest considérant la proximité du réseau supérieur. Cette situation soulève des enjeux de cohabitation et de sécurité pour les mobilités actives et rend peu efficaces les mouvements des autobus. La transformation vise donc à ramener ce morceau de ville à une échelle plus humaine.



État actuel de l'unité de voisinage Victoria



Schéma d'organisation spatiale



LÉGENDE

- Barrière ou nuisance à atténuer
- Axe visé pour l'implantation d'un tramway
- Nouveau lien de mobilité douce
- Nouvelle connexion aux quartiers limitrophes
- Intersection à réaménager
- Rez-de-chaussée actif
- Zone tampon avec mesures d'atténuation
- Mise en valeur des composantes identitaires
- Conservation des vues d'intérêt vers le Mont-Royal
- Cœur d'unité de voisinage
(implantation potentielle d'une station logique)
- Pôle d'équipements collectifs
- Station de métro

Activités :

- Assurer l'implantation d'activités économiques non industrielles ou institutionnelles le long de la rue Jean-Talon Ouest, de façon à animer la rue.
- Autoriser des fonctions résidentielles le long de la rue Jean-Talon Ouest, lorsque celles-ci sont compatibles avec les fonctions économiques autorisées.
- Assurer la desserte de l'unité de voisinage par des commerces et des services de proximité.
- Assurer la desserte de l'unité de voisinage par une offre en équipements collectifs, en complémentarité avec le pôle culturel à proximité de la station de métro Namur.

Santé et sécurité :

- Sécuriser les traversées piétonnes à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et l'avenue Victoria.

Tissu et trame :

- Revoir la fonctionnalité de la rue Jean-Talon Ouest pour assurer la priorisation des mobilités actives et collectives en intégrant le REV et un axe de transport collectif structurant, notamment un tramway.
- Désenclaver l'unité de voisinage par la création d'une nouvelle rue apaisée dans le prolongement de la rue Namur.
- Aménager une nouvelle rue, à mi-îlot, entre les avenues Mountain Sights et Victoria de façon à permettre l'accès à de nouveaux bâtiments ainsi que pour créer une nouvelle intersection favorisant la traversée sécuritaire de la rue Jean-Talon Ouest.
- Ajouter un lien au-dessus des voies ferrées dans le prolongement de l'avenue de Westbury vers la station de métro Namur.
- Prévoir un lotissement assurant une diversité de typologies et assurant un rythme sur la rue Jean-Talon Ouest en cohérence avec les aménagements du Triangle (éviter les grandes barres pour atténuer l'effet de mur).
- Prévoir l'aménagement d'une esplanade au cœur de l'unité de voisinage.



Exemple de traverse sécuritaire, Rue Saint-Denis à Montréal, Le Devoir, crédit : Valérian Mazataud



Proposition de la forme urbaine dans l'unité de voisinage Victoria

Paysage et cadre bâti :

- Privilégier des bâtiments de 6 à 20 étages (80 mètres) en cohérence avec les bâtiments du Triangle et l'unité de voisinage Décarie.
- Adopter des dispositions particulières lors de la construction d'un bâtiment de plus de 12 étages afin de minimiser les impacts sur la qualité des milieux de vie.
- Développer et maintenir un basilaire (4 à 6 étages), notamment le long de la rue Jean-Talon Ouest.
- Assurer un recul (10 mètres) des constructions sur la rue Jean-Talon Ouest afin que les cours avant contribuent au dynamisme commercial et à l'animation de la rue, notamment par l'aménagement de terrasses, d'aires de repos ou le verdissement.
- Éviter les accès aux stationnements souterrains sur la rue Jean-Talon Ouest et limiter au maximum le nombre de cases individuelles.



Exemple d'aménagement contribuant à l'activité commerciale, Sopron Castle District revitalisation, Hetedik Múterem, Hongrie, crédit : Balázs Danyi



Exemple d'aménagement participant à l'animation de la rue, Constitution Avenue, Jane Irwin Landscape Architecture, crédit : John Gollings

2. Décarie

Description de l'unité de voisinage

L'unité de voisinage Décarie comprend la frange des premiers îlots, à l'est et à l'ouest de l'axe Décarie ainsi que les lots localisés entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys à l'entrée du site de l'ancien hippodrome. Il est délimité par l'avenue Mountain Sights à l'est, les voies ferrées du CP au sud, la rue Jean-Louis-Lévesque et la rue Jean-Talon Ouest au sud-ouest, l'avenue Clanranald à l'ouest et les rues Jean-Louis-Lévesque et Paré au nord-ouest. C'est aux abords de l'intersection avec la rue Jean-Talon Ouest que l'emprise de l'autoroute et des boulevards Décarie est la plus importante, atteignant plus de 90 mètres. L'élargissement du domaine public et son aspect autoroutier créent un environnement urbain déstructuré et hostile pour les déplacements actifs.

Les deux principales connexions pour traverser l'infrastructure autoroutière sont actuellement les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys. De plus, la rue Jean-Talon Ouest assure un transfert entre le réseau local et le réseau supérieur. Cela a pour effet de créer un goulot d'étranglement, d'augmenter la congestion routière et de diminuer le sentiment de sécurité des usagères et usagers des modes actifs. Le front bâti Décarie est également caractérisé par la présence de la station de métro Namur, localisée à l'angle de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie Nord. Cette station est présentement difficilement accessible considérant le nombre de déplacements véhiculaires journaliers.

Le parcellaire de cette unité de voisinage est très varié et est caractérisé par des propriétés de surface importante ainsi que quelques propriétés de très petites dimensions. Les quelques bâtiments sont entourés de vastes espaces asphaltés. Cette unité de voisinage est peu dense malgré la proximité de la station de métro.

Enfin, la présence de l'autoroute, aménagée en tranchée, des boulevards Décarie et des voies ferroviaires constitue des sources de nuisances importantes (bruit, vibrations, poussières, pollution de l'air) pour la création d'un nouveau milieu de vie.



État actuel de l'unité de voisinage Décarie

Schéma d'organisation spatiale



LÉGENDE

- Barrière ou nuisance à atténuer
- Axe visé pour l'implantation d'un tramway
- Nouveau lien de mobilité douce
- Nouvelle connexion aux quartiers limitrophes
- Intersection à réaménager
- Rez-de-chaussée actif
- Zone tampon avec mesures d'atténuation
- Mise en valeur des composantes identitaires
- Conservation des vues d'intérêt vers le Mont-Royal
- Cœur d'unité de voisinage (implantation potentielle d'une station logique)
- Pôle d'équipements collectifs
- Station de métro



Proposition de la forme urbaine dans l'unité de voisinage Décarie

Activités :

- Assurer l'implantation d'activités économiques non industrielles ou institutionnelles dans les premiers étages des bâtiments localisés sur le front Décarie. Un basilaire de 5 étages est fortement encouragé.
- Assurer l'implantation d'activités économiques non industrielles ou institutionnelles le long de la rue Jean-Talon Ouest et le long de la rue des Jockeys, à l'ouest de l'axe Décarie.
- Permettre des usages résidentiels, notamment aux étages supérieurs, lorsque ceux-ci sont compatibles avec les activités économiques. Pour les parties de bâtiments ayant front sur Décarie, les usages résidentiels sont idéalement aménagés à partir du 6e étage.
- Intensifier et diversifier les activités urbaines à proximité de la station de métro Namur en cohérence avec les aménagements de type TOD.
- Soutenir l'implantation d'entreprises afin de conserver des secteurs d'emplois facilement accessibles par le transport collectif.
- Étudier la pertinence de localiser un centre de logistique urbaine à proximité du réseau supérieur.
- Implanter un pôle d'équipements collectifs (culturel et communautaire) à proximité de la station de métro Namur, en fonction des opportunités immobilières qui s'offrent à la Ville, et en assurant son accessibilité à pied et à vélo depuis les milieux de vie à proximité.
- Marquer l'entrée du quartier, à l'ouest de l'axe Décarie, par l'implantation d'une maison du citoyen et d'un espace public.
- Créer un pôle d'équipements publics et collectifs, notamment de santé, sur les îlots centraux (entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys à l'ouest de Décarie), de manière à les rendre accessibles par les modes de déplacements actifs et collectifs.
- Assurer la desserte de l'unité de voisinage par une offre alimentaire saine (épicerie, étalages maraîchers saisonniers), à proximité du métro.

Centre de logistique urbaine :

Concept qui désigne l'ensemble des activités liées au transport des marchandises en ville (matières premières, produits en cours de fabrication, produits finis, déchets). Parmi ces activités, la livraison de colis prend une part importante avec l'essor du commerce en ligne.

Ville de Montréal

Le centre de logistique urbaine est donc un espace de stockage des marchandises afin de les acheminer vers les milieux de vie denses en véhicules légers et écologiques.



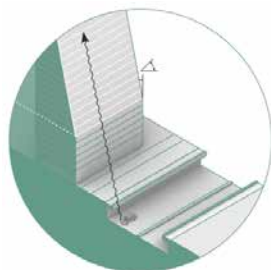
Exemple de place publique, Place d'Austerlitz, Strasbourg, Architectures Amiot-Lombard



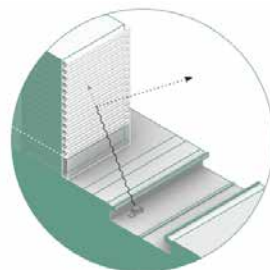
Exemple d'étalage saisonnier extérieur, North Harbour, Copenhague, Danemark

Santé et sécurité :

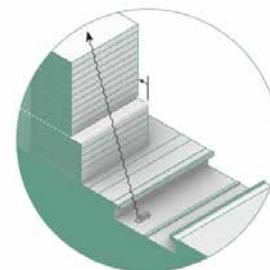
- Intégrer des stratégies architecturales et techniques pour atténuer les nuisances (bruits, vibrations et pollution de l'air) en provenance du corridor Décarie :
 1. aménager un basilaire avec des fonctions économiques (5 étages sont fortement encouragés);
 2. implanter les étages accueillants des fonctions résidentielles en retrait;
 3. optimiser la performance d'isolation acoustique de l'enveloppe des bâtiments;
 4. optimiser les aménagements de la façade du bâtiment en regard des nuisances;
 5. optimiser la performance des équipements de ventilation et de filtration de l'air.
- Dégager une marge minimale permettant de maximiser la plantation d'arbres, d'améliorer le confort ainsi que la sécurité des piétons et piétonnes le long des boulevards Décarie permettant de réduire les nuisances.
- Sécuriser les traversées piétonnes à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et des boulevards Décarie, notamment par le recouvrement de l'autoroute entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys.



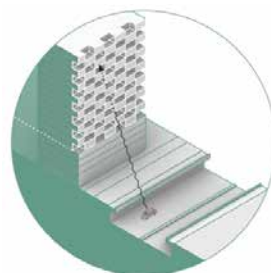
Façade tronquée



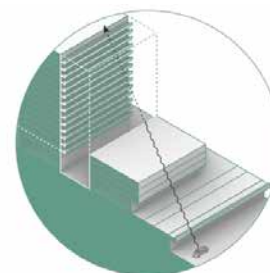
Façade double-peau



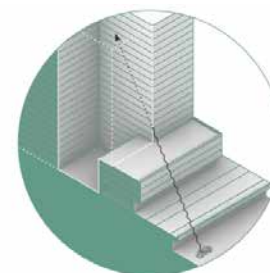
Façade en retrait



**Balcons hétérogènes
en quinconce**



**Bâtiment résidentiel
en retrait**



**Bâtiment résidentiel
en retrait avec cour
intérieure**

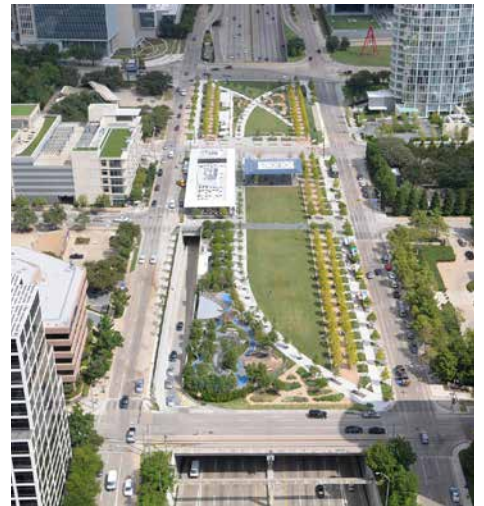
Exemples de stratégies architecturales et techniques, mesures d'atténuation à la réception du son, Aedifica 2022

Tissu et trame :

- Revoir les aménagements aux abords de la station de métro Namur de façon à créer un seuil d'accueil pour les utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (métro et autobus), créer des espaces conviviaux et relier ce point d'accès à la station de métro au reste de l'unité de voisinage et au Triangle, notamment via les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys.
- Améliorer l'accessibilité à la station de métro Namur par la création de liens actifs directs et l'aménagement d'espaces publics.
- Implanter un centre intermodal de transport adjacent à la station de métro.
- Aménager une place publique au centre des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys à l'entrée du quartier, du côté ouest de l'axe Décarie.
- Assurer la perméabilité du secteur par :
 1. le prolongement de la rue des Jockeys vers l'est afin d'aménager un lien de transport actif;
 2. le prolongement de la rue Jean-Louis-Lévesque au nord (jusqu'à la rue Paré) et au sud;
 3. la continuité du réseau de mobilité active de part et d'autre de l'emprise autoroutière.
- Assurer le redressement des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys en cohérence avec les ponts d'étagement existants et la future trame sur le site de l'ancien hippodrome.
- Évaluer la possibilité d'aménager un corridor vert et actif le long de la voie ferrée en utilisant le pont d'étagement du CP ou via une infrastructure à construire.
- Éviter l'aménagement de nouvelles rues donnant accès directement à la rue Jean-Talon Ouest.
- Évaluer la possibilité de retirer une voie de circulation à proximité de la station de métro Namur sur les boulevards Décarie.
- Évaluer la possibilité de planter des arbres dans les talus de l'autoroute Décarie et d'ajouter des bacs de plantation en porte-à-faux sur les ponts d'étagement.
- Étudier et documenter la possibilité de recouvrir l'autoroute Décarie, notamment à proximité de la station de métro.



Exemple de verdissement d'une autoroute, Autoroute 5, Seattle, Washington



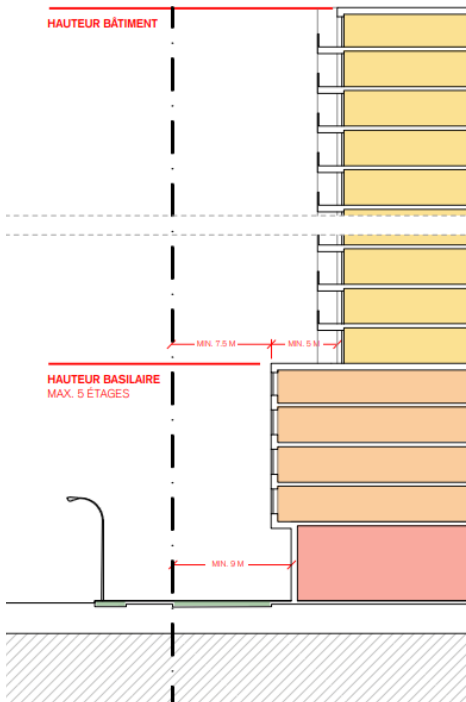
Exemple de recouvrement d'une autoroute, Klyde Warren Park, Dallas, Texas



Exemple de bâtiment phare, Trapèze ouest, Cours Seguin et traverses, AAUPC, Patrick Chavannes, Boulogne Billancourt

Paysage et cadre bâti :

- Privilégier des bâtiments de 4 à 24 étages (95 mètres) afin de densifier les abords de la station de métro Namur.
- Adopter des dispositions particulières lors de la construction d'un bâtiment de plus de 12 étages afin de minimiser les impacts sur la qualité des milieux de vie.
- Développer et maintenir un basilaire (4 à 6 étages) le long de la rue Jean-Talon Ouest.
- Prévoir des basilaires d'un minimum de 5 étages intégrant les fonctions économiques le long des boulevards Décarie.
- Adopter des stratégies architecturales pour atténuer le bruit en bordure des boulevards Décarie.
- Assurer un recul minimal (7 mètres) des bâtiments le long des boulevards Décarie afin de les éloigner de la circulation véhiculaire.
- Implanter un bâtiment phare au cœur de l'entrée du site de l'ancien hippodrome.



Légende

- Commercial
- Résidentiel
- Bureau/équipement collectif ou institutionnel

Exemple d'implantation le long du boulevard Décarie, Aedifica 2022



Image d'inspiration illustrant le recouvrement de l'autoroute Décarie, entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys

3. Clanranald

Description de l'unité de voisinage

L'unité de voisinage Clanranald est délimitée par les rues Jean-Louis-Lévesque et des Jockeys au nord-est, la limite administrative avec la Ville de Mont-Royal au nord, la frange est du site de l'ancien hippodrome à l'ouest, les voies ferrées du CP au sud et les rues Jean-Louis-Lévesque et Jean-Talon Ouest au sud-ouest. On y retrouve des commerces et services de destination dans des bâtiments de faible densité ainsi qu'un nombre important de cases de stationnement extérieures, dont une partie du stationnement incitatif Namur. La frange est du site de l'ancien hippodrome est également incluse à l'unité de voisinage Clanranald.

C'est à cet endroit que les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys se rencontrent. La configuration actuelle de cette intersection ne répond pas aux nouveaux besoins en matière de mobilité. La reconfiguration de celle-ci est requise pour permettre une desserte adéquate des modes actifs et collectifs. On y retrouve également le principal accès au site de l'ancien hippodrome.



État actuel de l'unité de voisinage Clanranald

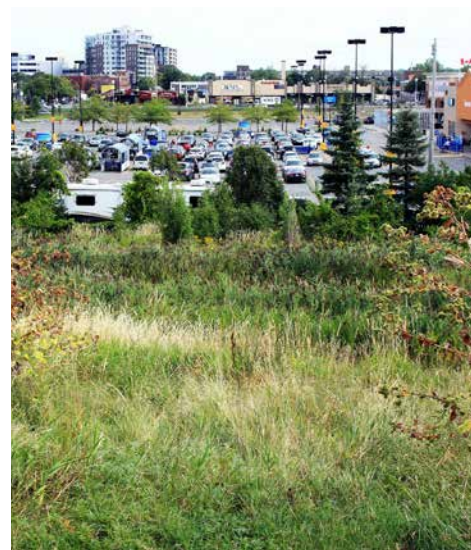
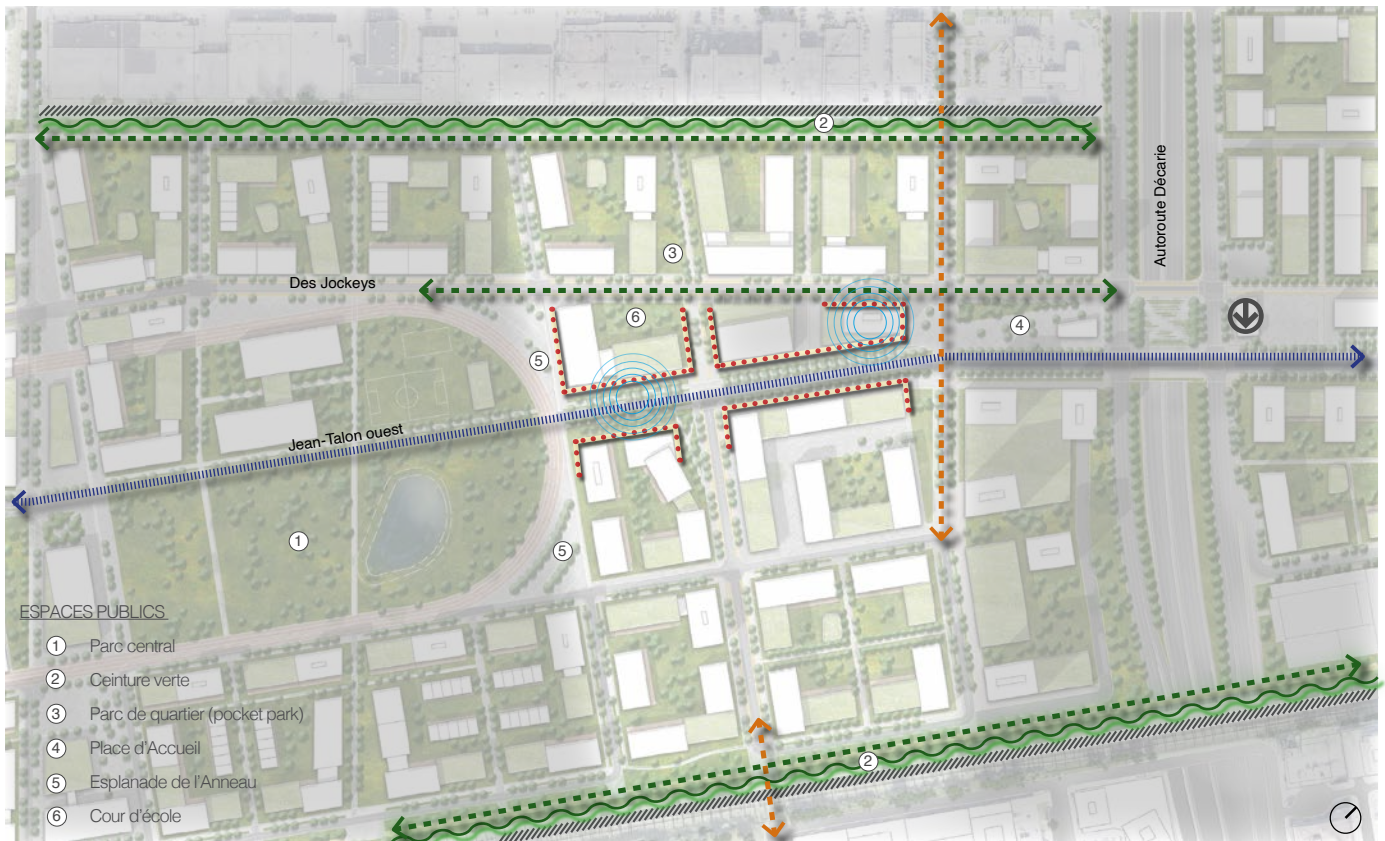


Schéma d'organisation spatiale



LÉGENDE

- Barrière ou nuisance à atténuer
- Axe visé pour l'implantation d'un tramway
- Nouveau lien de mobilité douce
- Nouvelle connexion aux quartiers limitrophes
- Intersection à réaménager
- Rez-de-chaussée actif
- Zone tampon avec mesures d'atténuation
- Mise en valeur des composantes identitaires
- Conservation des vues d'intérêt vers le Mont-Royal
- Cœur d'unité de voisinage (implantation potentielle d'une station logique)
- Pôle d'équipements collectifs
- Station de métro

Activités :

- Assurer l'implantation d'activités économiques non industrielles ou institutionnelles le long de la rue Jean-Talon Ouest de façon à animer le domaine public.
- Assurer la desserte de l'unité de voisinage par des commerces et des services de proximité.
- Autoriser les fonctions résidentielles lorsque celles-ci sont compatibles avec les activités économiques, à l'est de l'avenue Clanranald.
- Densifier la frange est du site de l'ancien hippodrome, notamment par l'implantation de fonctions résidentielles.
- Créer un pôle d'équipements publics et collectifs, notamment éducatif, à l'entrée du site le long de la rue Jean-Talon Ouest, de manière à les rendre accessibles par les modes de déplacements actifs et collectifs.

Tissu urbain et trame :

- Assurer le redressement des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys.
- Reconfigurer l'intersection des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys en cohérence avec le redressement et retirer l'accès aux véhicules individuels entre les deux axes.
- Revoir la fonctionnalité de la rue Jean-Talon Ouest et viser l'implantation d'un tramway.
- Désenclaver les méga îlots par la création de nouvelles rues apaisées.
- Maintenir une accessibilité par l'avenue Clanranald et évaluer la faisabilité technique et financière de créer un passage actif sous les voies ferrées du CP.



Exemple de transport collectif de type tramway, tram, Ville de Luxembourg



Proposition de la forme urbaine dans l'unité de voisinage Clanranald

Paysage et cadre bâti :

- Privilégier des bâtiments de 4 à 16 étages (62 mètres) de façon à créer une gradation des hauteurs depuis les abords de la station de métro vers le site de l'ancien hippodrome.
- Adopter des dispositions particulières lors de la construction d'un bâtiment de plus de 12 étages afin de minimiser les impacts sur la qualité des milieux de vie.
- Développer et maintenir un basilaire (4 à 6 étages) le long de la rue Jean-Talon Ouest afin d'assurer un encadrement de la rue qui participe à un rez-de-chaussée actif.
- Éviter les accès aux stationnements sur les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys.
- Dépersonnaliser l'offre de cases de stationnement et éviter de donner accès au stationnement à même les bâtiments d'habitation.



Proposition de la forme urbaine dans l'unité de voisinage Clanranald

4. Hippodrome nord

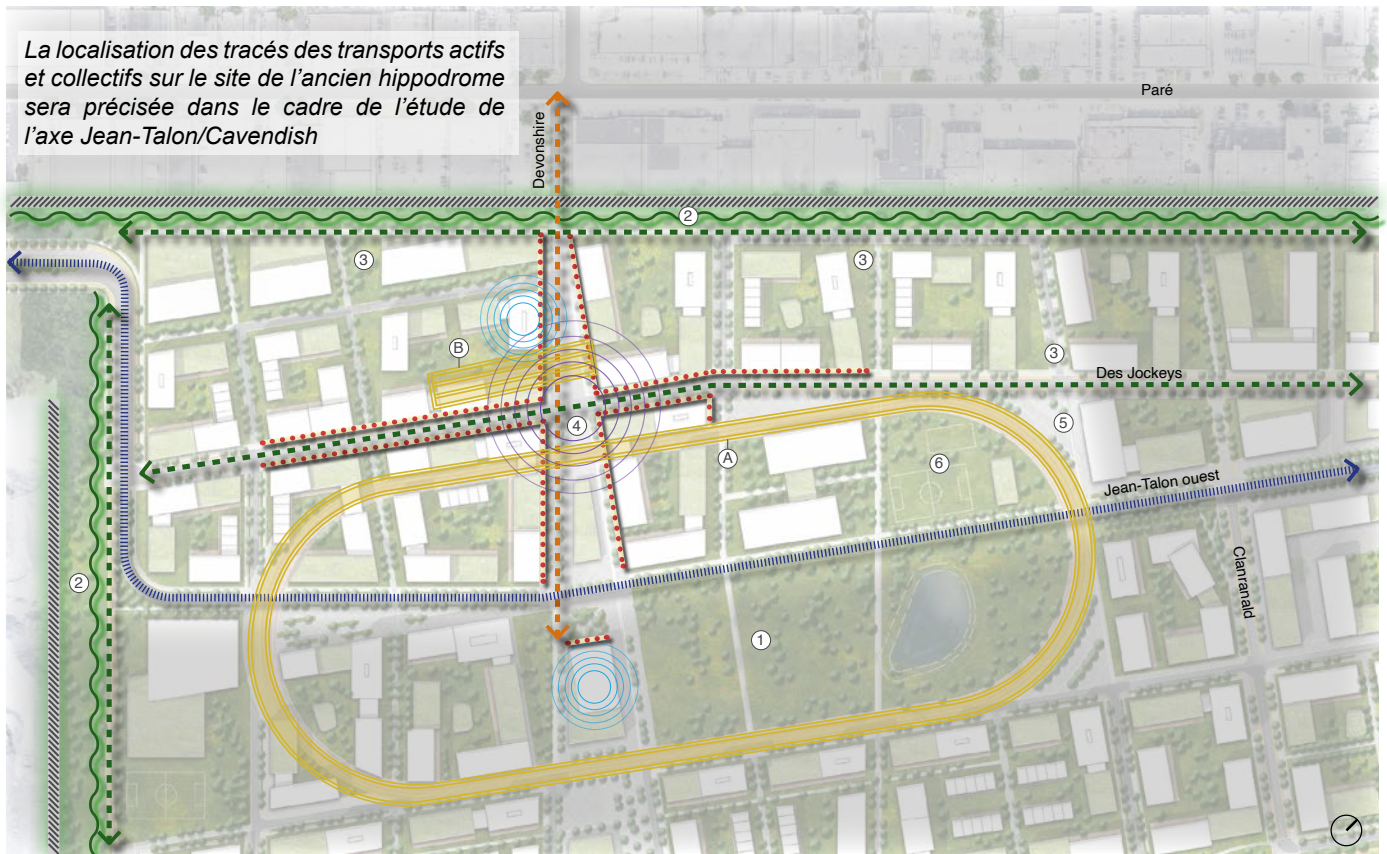
Description de l'unité de voisinage

L'unité de voisinage de l'hippodrome nord est constitué de la partie nord de la propriété municipale. C'est dans cette partie de l'hippodrome que l'on retrouvait jadis l'estrade populaire et le club-house. Ceux-ci ont été déconstruits en 2018, de même que les écuries et le garage autrefois localisés dans la partie sud du site. L'anneau hippique occupe une partie de l'unité de voisinage et y est toujours visible, mais la nature y est de plus en plus présente. Il s'agit de la seule trace encore perceptible évoquant le passé du site. Le secteur est bordé, au nord, par le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal et le chemin Devonshire permet d'y accéder accessoirement.



État actuel de l'unité de voisinage Hippodrome nord

Schéma d'organisation spatiale



LÉGENDE

- Barrière ou nuisance à atténuer
- Axe visé pour l'implantation d'un tramway
- Nouveau lien de mobilité douce
- Nouvelle connexion aux quartiers limitrophes
- Intersection à réaménager
- Rez-de-chaussée actif
- Zone tampon avec mesures d'atténuation
- Mise en valeur des composantes identitaires
- Conservation des vues d'intérêt vers le Mont-Royal
- Cœur d'unité de voisinage (implantation potentielle d'une station logique)
- Pôle d'équipements collectifs
- Station de métro

ESPACES PUBLICS

- ① Parc central
- ② Ceinture verte
- ③ Parc de quartier (pocket park)
- ④ Place Devonshire
- ⑤ Esplanade de l'Anneau
- ⑥ Cour d'école

COMPOSANTES IDENTITAIRES

- (A) Anneau hippique
- (B) Réinterprétation de la tribune de l'hippodrome

Activités :

- Créer un quartier à échelle humaine en intensifiant les activités, notamment par l'implantation de fonctions résidentielles, de commerces et de services de proximité de manière à créer une vie de quartier dynamique.
- Implanter les commerces et les services de proximité le long de la rue des Jockeys, à la croisée du chemin Devonshire, de manière à créer un pôle animé.
- Implanter un pôle de services publics en bordure du secteur industriel de la Ville de Mont-Royal, à l'ouest du chemin Devonshire, notamment par l'implantation d'un centre de réparation et de réemploi.
- Aménager la place Devonshire à la rencontre de la rue des Jockeys et du chemin Devonshire.
- Soutenir l'implantation d'une économie circulaire.
- Implanter les espaces verts et publics de différentes tailles et accueillants différentes fonctions de façon à créer un réseau d'espaces verts et publics.
- Poursuivre le corridor de biodiversité au nord du site, à la limite du territoire de la Ville de Mont-Royal.
- Permettre l'implantation d'un marché public de quartier dans le pôle Devonshire et soutenir une offre alimentaire locale.



Exemple de place publique de quartier animée, Lakeview Village, Mississauga, Ontario, mylakeviewvillage.com



Exemple d'offre de commerces et de services de proximité, Écoquartier Andromède à Blagnac/Beauzelle, crédit : Lydie Lecarpentier

Santé et sécurité :

- Autoriser des usages compatibles avec les activités ferroviaires sur les lots adjacents à la gare de triage Côte-Saint-Luc.

Tissu urbain et trame :

- Souligner la forme triangulaire de la rencontre des trames de Notre-Dame-des-Neiges et Notre-Dame-de-Liesse par l'orientation de la trame des rues, l'aménagement d'espaces publics et de parcs de quartier.
- Déployer une nouvelle trame urbaine en hiérarchisant les différents axes et en priorisant les modes actifs et collectifs :
 1. prolonger la rue Jean-Talon Ouest et en faire un axe dédié au transport collectif de type tramway;
 2. prolonger la rue des Jockeys et en faire une rue partagée dans le pôle Devonshire;
 3. implanter un corridor REV sur la rue des Jockeys;
 4. assurer l'accessibilité au quartier via le chemin Devonshire.
- Aménager une portion de la rue des Jockeys en rue partagée à l'approche de la place Devonshire.
- Assurer la connectivité de la trame urbaine en cohérence avec la planification du corridor Jean-Talon/Cavendish et en limitant les interconnexions facilitant le transit.
- Assurer la perméabilité des îlots par l'aménagement de cheminements actifs à travers ceux-ci, et ce, de manière à avoir accès aux commerces et services de proximité en moins de 15 minutes.
- Prioriser les modes de déplacement actifs et assurer l'accessibilité au transport collectif par l'aménagement de sentiers, de venelles, de trottoirs et de pistes cyclables.
- Éviter la circulation de transit dans le quartier par l'aménagement de boucles de circulation locale, de rues habitées et la mise en sens unique de certains axes.
- Assurer la mise en réseau des différents espaces verts et libres (privés et publics) ainsi que leur connectivité avec les réseaux de mobilités actives et collectives.
- Réinterpréter la trace de l'anneau hippique à travers les parcs et espaces publics, les passages, les textures, la végétation et l'implantation des bâtiments.
- Assurer la continuité du réseau de mobilité active, dont le REV, vers les quartiers adjacents.



Exemple d'implantation qui souligne une trame triangulaire, Arbora, Montréal

Architectes : Lemay+CHA, Provencher Roy

Paysage et cadre bâti :

- Privilégier des bâtiments de 4 à 14 étages (55 mètres) de façon à créer un quartier à échelle humaine.
- Adopter des dispositions particulières lors de la construction d'un bâtiment de plus de 10 étages afin de minimiser les impacts sur la qualité des milieux de vie.
- Développer et maintenir un basilaire (4 à 6 étages) le long de la rue Jean-Talon Ouest.
- Réinterpréter, notamment par l'architecture des bâtiments et l'aménagement des espaces publics, les gradins de l'estrade de l'ancien hippodrome.
- Offrir des locaux de petite taille pour soutenir l'implantation d'une offre commerciale et communautaire locale.
- Limiter au maximum le nombre de cases de stationnement individuelles.



Exemple de bâtiment en gradin, Philippon-Kalt Architectes



Proposition de la forme urbaine dans l'unité de voisinage Hippodrome nord

5. Hippodrome sud

Description de l'unité de voisinage

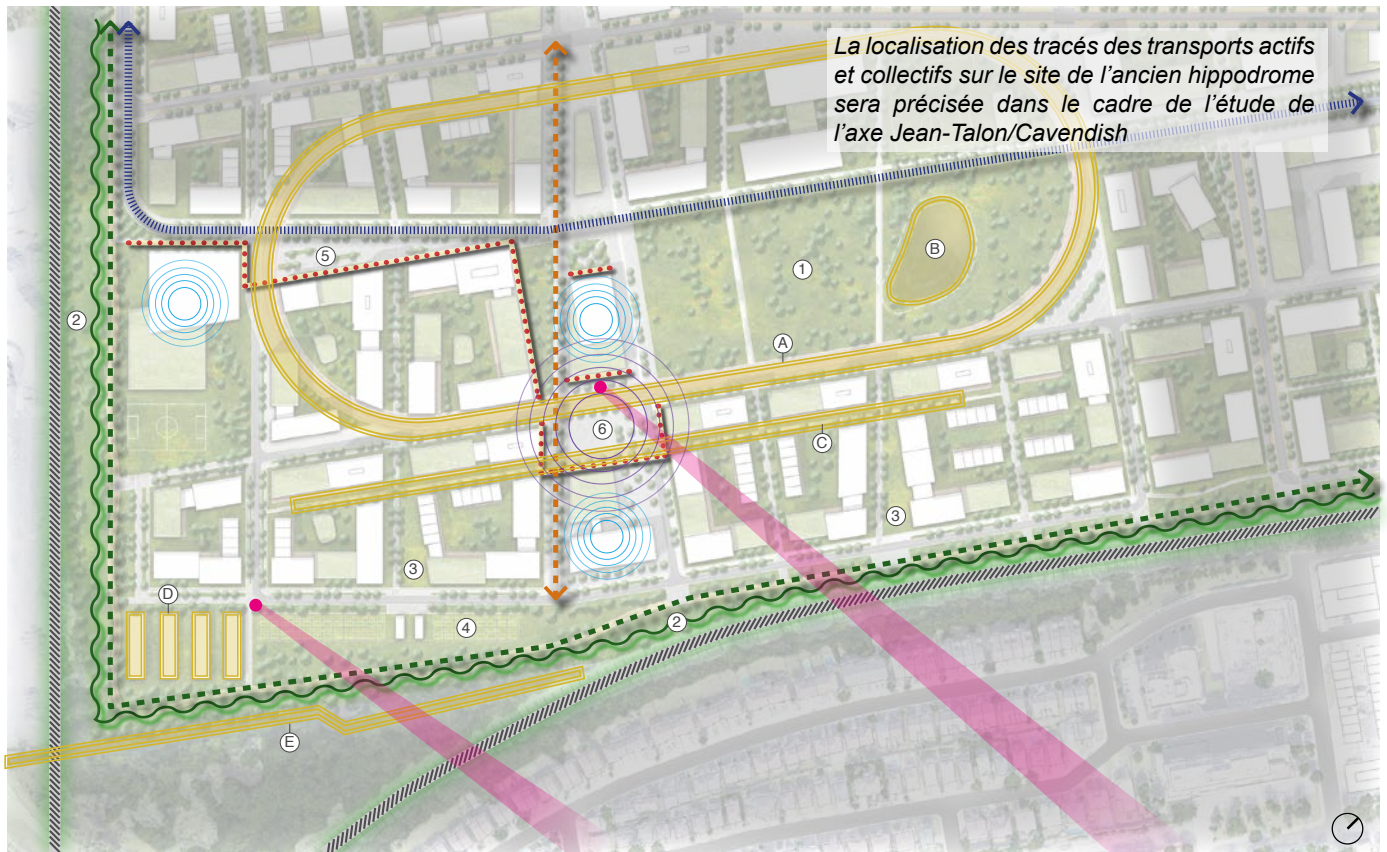
L'unité de voisinage de l'hippodrome sud est quant à lui constitué de la partie sud de la propriété municipale. Il est délimité par les voies du CP au sud et par la gare de triage Côte-Sainte-Luc à l'ouest. Cette portion du quartier est particulièrement enclavée.

On peut encore y observer quelques éléments de paysage, dont un alignement d'arbres le long de la piste, du côté sud, et un bassin de rétention à l'intérieur de l'anneau d'une superficie d'environ 1,2 ha. Un petit cours d'eau est également existant, dans l'ancien tracé de la rivière Saint-Pierre, à l'extrémité sud-ouest de l'unité de voisinage. Quelques points de vue intéressants sont aussi offerts sur le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph. Pour rappel, l'estrade de l'ancien hippodrome était orientée de façon à permettre ces vues.



État actuel de l'unité de voisinage Hippodrome sud

Schéma d'organisation spatiale



LÉGENDE

- Barrière ou nuisance à atténuer
- Axe visé pour l'implantation d'un tramway
- Nouveau lien de mobilité douce
- Nouvelle connexion aux quartiers limitrophes
- Intersection à réaménager
- Rez-de-chaussée actif
- Zone tampon avec mesures d'atténuation
- Mise en valeur des composantes identitaires
- Conservation des vues d'intérêt vers le Mont-Royal
- Cœur d'unité de voisinage (implantation potentielle d'une station logique)
- Pôle d'équipements collectifs
- Station de métro

ESPACES PUBLICS

- ① Parc central
- ② Ceinture verte
- ③ Parc de quartier (pocket park)
- ④ Agriculture urbaine
- ⑤ Esplanade Jean-Talon
- ⑥ Place du pôle civique

COMPOSANTES IDENTITAIRES

- (A) Anneau hippique
- (B) Bassin de rétention existant de l'hippodrome
- (C) Alignement d'arbres existant et mis en valeur
- (D) Réinterprétation de l'implantation des écuries d'été
- (E) Ancienne rivière St-Pierre



Exemple d'intégration de l'agriculture urbaine, Quartier des Docks de Saint-Ouen, Saint-Ouen-sur-Seine

Activités :

- Assurer la densification de l'unité de voisinage, notamment par l'implantation de fonctions résidentielles.
- Localiser les équipements publics et collectifs, dont un pôle sportif, une école et des garderies, de manière à les rendre accessibles par les modes de déplacements actifs et collectifs.
- Maintenir des espaces végétalisés et aménager un parc central connecté au réseau d'espaces verts et publics.
- Aménager une esplanade le long de la rue Jean-Talon Ouest, de façon à créer un parvis au pôle sportif.
- Tirer profit de la présence des voies ferrées pour aménager une ceinture verte (corridor de biodiversité) au pourtour du site et y intégrer un corridor vert (15 mètres).
- Soutenir le déploiement de l'agriculture urbaine dans l'unité de voisinage, notamment par l'implantation de jardins communautaires et de serres dans la portion sud-ouest du site.
- Soutenir l'implantation d'une économie circulaire.

Santé et sécurité :

- Autoriser des usages compatibles avec les activités ferroviaires sur les lots adjacents à la gare de triage Côte-Saint-Luc.



Exemple de parc central appropriable par la population, Parc Martin Luther King, écoquartier Clichy-Batignolles, crédit : Sergio Grazia

Tissu urbain et trame :

- Souligner la forme triangulaire de la rencontre des trames de Notre-Dame-des-Neiges et Notre-Dame-de-Liesse par l'orientation de la trame de rues, l'aménagement d'espaces publics et de parcs de quartier.
- Assurer la perméabilité des îlots par l'aménagement de cheminements actifs à travers ceux-ci, et ce, de manière à avoir accès aux commerces et services de proximité en moins de 15 minutes.
- Prioriser les modes de déplacement actifs et assurer l'accessibilité au transport collectif depuis toute l'unité de voisinage par l'aménagement de sentiers, de venelles, de trottoirs et de pistes cyclables.
- Assurer la mise en réseau des différents espaces verts et libres (privés et publics) ainsi que leur connectivité avec les réseaux de mobilités actives et collectives.
- Réinterpréter la trace de l'anneau hippique à travers les parcs et espaces publics, les passages, les textures, la végétation et l'implantation des bâtiments.
- Assurer la conservation et la mise en valeur de l'alignement d'arbres le long de l'anneau hippique.
- Éviter la circulation de transit dans le quartier par l'aménagement de boucles de circulation locale, de rues habitées et la mise en sens unique de certains axes.



Exemple de priorisation des mobilités actives, Nya Eriksberg, Uppsala, Suède, Design urbain : Kjellander Sjöberg, collaboration : Urbio et Urban Minds



Proposition de la forme urbaine dans l'unité de voisinage Hippodrome sud

Paysage et cadre bâti :

- Privilégier des bâtiments de 4 à 16 étages (62 mètres) de façon à créer un quartier à échelle humaine.
- Adopter des dispositions particulières lors de la construction d'un bâtiment de plus de 12 étages afin de minimiser les impacts sur la qualité des milieux de vie.
- Développer et maintenir un basilaire (4 à 6 étages) le long de la rue Jean-Talon Ouest.
- Offrir des locaux de petite taille pour soutenir l'implantation d'une offre commerciale et communautaire locale.
- Limiter au maximum le nombre de cases de stationnement individuelles.
- Mettre en valeur le cours d'eau localisé au sud-ouest de l'unité de voisinage dans le cadre de la stratégie de gestion écologique des eaux pluviales, notamment par sa renaturation et l'aménagement de sentiers récréatifs et d'aires de repos.
- Mettre à profit le bassin de biorétention localisé au centre de l'anneau hippique dans le cadre de la stratégie de gestion écologiques des eaux pluviales et l'intégrer dans les aménagements du parc central.



Exemple de biorétention des eaux pluviales sur le domaine public, Thamesmead, Londres, Royaume-Uni, thamesmeadnow.org.uk

6. VERS LA MISE EN OEUVRE

Appel à la mobilisation et à l'accélération d'un projet ambitieux

La transformation du secteur Namur-Hippodrome en un nouveau quartier inclusif et résilient permettra de contribuer à la lutte contre les changements climatiques et de participer à l'atteinte des objectifs municipaux, notamment en matière de transition sociale et écologique. Les innovations en matière d'écologie urbaine, d'aménagement, d'architecture et de mobilité durable seront au cœur du déploiement de ce nouveau milieu de vie à échelle humaine, lequel permettra de répondre à des enjeux actuels, particulièrement en matière d'habitation. C'est la construction de plusieurs milliers de logements sociaux, communautaires, abordables et familiaux qui est possible à court et moyen termes.

Soulignons que la réussite de cet ambitieux projet urbain repose sur l'engagement de la société civile et la mise en place de nouveaux partenariats. Avec la constitution du GALOPH, d'importants partenaires publics, privés, et communautaires se joignent à la Ville de Montréal pour se donner les moyens pour réaliser ce projet urbain qui se veut une vitrine des ambitions de Montréal.

L'initiative mobilisatrice du GALOPH, réunissant, outre la Ville de Montréal, les gouvernements du Québec et du Canada ainsi que le secteur de l'habitation, de l'immobilier, du communautaire et de l'économie sociale est une opportunité pour faire converger les efforts en vue de la mise en œuvre du projet, dont les retombées en matière d'habitation sont majeures.

Un premier processus d'appel de candidatures destiné aux organismes à but non lucratif qui oeuvrent en habitation a été lancé, à l'automne 2022, par la Ville de Montréal pour la vente d'un terrain. À terme, ce processus permettra la réalisation d'un projet de logements 100% abordables sur le site de l'ancien hippodrome.

Cette étape constitue un premier geste important pour le projet urbain et s'inscrit dans le Chantier Montréal abordable.



Site de l'ancien hippodrome, crédit : Immodrone

Stratégies et moyens de mise en oeuvre

La mise en œuvre du projet QNH présente des défis importants, et ce, autant sur le plan du financement, de la mobilisation de ressources, de l'atteinte de la carboneutralité et de l'offre accrue en habitation. Afin de répondre à ces défis et d'assurer une cohérence entre les projets immobiliers, le réaménagement du domaine public et les besoins en nouvelles infrastructures, la stratégie du PDAD repose sur trois grandes actions qu'il faut mener de front et de façon concomitante.

1- Adopter un PDAD et un règlement modifiant le PU en vigueur afin de permettre des modifications à certains paramètres réglementaires en arrondissement et fixer les bases de la transformation du secteur

Le PDAD constitue un cadre de référence général qui traduit la vision ambitieuse de l'Administration montréalaise pour la transformation de cette partie de la ville. Il guidera les différentes interventions publiques et privées et assurera une cohérence urbaine pour l'ensemble du territoire.

Afin de transposer la vision et les orientations d'aménagement du quartier dans la réglementation locale, des modifications au PU sont requises. Celles-ci sont essentielles pour amorcer la transformation du secteur et permettre la création d'un nouveau milieu de vie à échelle humaine. Rappelons par ailleurs que ces modifications se feront dans le contexte où un PUM est en cours d'élaboration. Il va sans dire que ces modifications feront écho aux orientations du PUM.

Pour assurer la cohérence des interventions et des projets de développements immobiliers avec les stratégies d'intervention et les balises d'aménagement proposées au PDAD, des modifications seront effectuées à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de CDN-NDG. De plus, l'ajout d'objectifs et de critères spécifiques au territoire du QNH permettra d'évaluer les projets immobiliers en assurant l'intégration des bâtiments, la qualité des propositions architecturales ainsi que leur contribution à l'atteinte de la carboneutralité. Enfin, des ententes de développement seront conclues entre la Ville et les porteurs de projets immobiliers comme moyens complémentaires permettant l'atteinte des objectifs du PDAD.

2- Accélérer le réaménagement de l'axe Jean-Talon/Cavendish

Le soutien à une offre accrue en logements et la création d'un milieu de vie à échelle humaine passera en premier lieu par une transformation majeure de la mobilité dans ce secteur de la ville. La modification de la fonctionnalité de la rue Jean-Talon Ouest et la priorisation des mobilités actives et collectives sont essentielles pour assurer la sécurité des usagères et usagers, notamment les plus vulnérables. Le réaménagement de cette artère, couplé au réaménagement de la rue des Jockeys, permettra de remplacer le caractère autoroutier qui règne actuellement dans le secteur par une ambiance urbaine et un environnement convivial.

Par ailleurs, le prolongement de la rue Jean-Talon Ouest vers l'ouest, sur le site de l'ancien hippodrome, permettra une offre de mobilités actives et collectives dès les premières phases du projet urbain. De façon particulière, le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest permettra de mettre en place les infrastructures et services publics requis pour soutenir le redéveloppement des terrains aux abords de la station de métro Namur et desservir le site de l'ancien hippodrome.

Plus spécifiquement l'unité de voisinage Décarie, qui constitue le trait d'union est-ouest devra faire l'objet d'une attention particulière. L'intervention sur cette section de l'axe Jean-Talon constitue une priorité pour permettre d'insuffler le changement du cadre urbain et des comportements en matière de mobilité, à la faveur des modes de déplacement actifs et collectifs.

3- Déployer et mettre en œuvre un plan d'action mobilisateur et porteur

La concrétisation de la vision audacieuse portée par le PDAD, fruit de plusieurs années de réflexions, d'activités de concertation et d'analyses, et l'accélération de la mise en œuvre, requièrent une approche hors du commun, combinant plusieurs stratégies.

Tout d'abord, une gouvernance innovante fondée sur le partenariat. Un partenariat rendu nécessaire pour atteindre les objectifs d'offre en habitation, de mobilité durable, de densification et de transition écologique, objectifs que partagent Montréal avec les gouvernements des paliers supérieurs.

Ensuite, une structure de financement robuste, capable de mobiliser et de faire converger les investissements publics et privés tout en assurant une viabilité et un partage équitable des risques entre les partenaires, doit être définie.

Enfin, l'urgence d'accélérer et d'agir sur plusieurs fronts, habitation, mobilité, transition sociale et écologique et viabilité financière, exigent une stratégie de déploiement dans le temps qui soit réfléchie. Une stratégie de phasage intégrée doit permettre de livrer à la fois les premières centaines, voire milliers de logements à court terme, tout en maintenant les objectifs portés par le PDAD en matière de milieu de vie complet, et d'amorcer la desserte en infrastructures souterraines et le réaménagement du domaine public pour instaurer un cadre urbain à échelle humaine priorisant les mobilités actives et collectives.

Ce plan d'action sera documenté et précisé en grande partie à la lumière de la consultation publique et des recommandations du plan d'affaires du GALOPH, dans la prochaine version du PDAD avant son adoption finale. Il se présentera comme un instrument mobilisateur et privilégié pour tracer la voie vers l'émergence d'un nouveau quartier montréalais inclusif, résilient et rayonnant.

Liste des acronymes :

ADS+ : Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle
ACFC : Association des chemins de fer du Canada
ARTM : Autorité régionale de transport métropolitain
C40 : *C40 Cities Climate Leadership Group*
CDC-CDN : Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges
CDN-NDG : Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
CIUSSS : Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux
CLSC : Centre local de services communautaires
CMM : Communauté métropolitaine de Montréal
CP : Canadien Pacifique
CPE : Centre de la petite enfance
CSSDM : Centre de services scolaire de Montréal
FCM : Fédération canadienne des municipalités
GALOPH : Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'hippodrome
GES : Gaz à effet de serre
MTQ : Ministère des Transports du Québec
OCPM : Office de consultation publique de Montréal
PDAD : Plan directeur d'aménagement et de développement
PU : Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)
PUM : Plan d'urbanisme et de mobilité
QIR : Quartier inclusif et résilient
QNH : Quartier Namur-Hippodrome
REM : Réseau express métropolitain
REV : Réseau express vélo
RThU : Réseau thermique urbain
SHDM : Société d'habitation et de développement de Montréal
Schéma : Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
SGPMRS : Service des grands parcs, du mont Royal et des sports
STM : Société de transport de Montréal
SUM : Service de l'urbanisme et de la mobilité
TOD : *Transit Oriented Development*



Montréal 