



Rapport synthèse

Recherche
documentaire de
précédents en matière
de composition
urbaine des
équipements publics



Planification des équipements
publics sur le site de l'ancien
hippodrome de Montréal

 Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal 

Décembre 2019

Crédits



Conception

L'Atelier Urbain

Directeur de projet :

Louis-Michel Fournier, Urbaniste

Recherche et rédaction :

Marie-Ève Charbonneau, Agente de projets en urbanisme

Comité de suivi

Ville de Montréal

Service de l'urbanisme et de la mobilité :

-Karim Charef, Conseiller en aménagement, chef d'équipe

-Maude Ladouceur, Conseillère en aménagement

-Martin Bégin, Architecte

Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports :

-Jean-François Pinsonneault, Conseiller en aménagement, chef d'équipe

-Djaffer Hellel, Conseiller en aménagement

Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce :

Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises :

-Nicolas Lavoie, Conseiller en aménagement

Direction de la culture, des sports, du loisir et du développement social :

-Sonia Gaudreault, Directrice

-Louise Gélinas, Conseillère en planification

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal :

-Ève Gauthier, Agente de planification, programmation et recherche

Commission scolaire de Montréal :

-Louis-Bastien Lapierre, Analyste à la planification, urbaniste-stagiaire

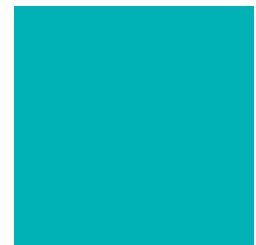
Table des matières

| | |
|--|----|
| Introduction | 5 |
| Mise en contexte | 6 |
| Méthodologie | 7 |
| Leçons retenues des précédents étudiés | 11 |
| Flexibilité de la planification | 13 |
| Stratégie de déploiement des équipements publics | 14 |
| Rayonnement et clientèles desservies | 15 |
| Impact des équipements publics sur la mobilité | 16 |
| Défis et contraintes pour la Ville de Montréal | 17 |
| Gouvernance pour la mise en œuvre des équipements publics | 19 |
| Budget alloué aux équipements publics | 19 |
| Échelle du site | 20 |
| Échelle de desserte | 20 |
| Évolution des besoins de la population | 21 |
| Liaison des espaces publics et des bâtiments | 23 |
| Attentes élevées pour la réalisation d'un projet exemplaire | 23 |
| Inclusion | 24 |
| Accessibilité au site | 25 |
| Nordicité | 26 |
| Collaboration des développeurs | 27 |
| Propriété des terrains et tenure | 28 |
| Synthèse des défis rencontrés dans les projets étudiés | 29 |
| Conditions de succès dans la mise en œuvre d'approches innovantes | 30 |
| Inspirations identitaires et culturelles du projet | 32 |
| Analyse approfondie de la population desservie | 33 |
| Communication d'une vision achevée du projet | 34 |
| Stratégie pour la composition et la localisation des équipements publics | 35 |
| Phasage des équipements publics et du développement résidentiel | 36 |
| Mutualisation des services et des équipements entre les différents partenaires | 37 |
| Flexibilité des espaces et lieux transitoires | 38 |
| Participation citoyenne en continu | 39 |
| Monitoring avec les parties prenantes | 39 |
| Gestion de la circulation et du stationnement | 40 |
| Aménagement urbain et architecture | 41 |
| Intégration de mesures écologiques | 42 |
| Gestion de projet | 43 |
| Synthèse des conditions de succès relevées dans les projets étudiés | 44 |
| Conclusion | 46 |
| Sources bibliographiques | 47 |
| Sources iconographiques | 48 |
| Annexes | 49 |

Table des figures

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Vue depuis les tribunes de l'hippodrome Blue Bonnets, vers 1907 | 6 |
| 2. | Plan du site de l'hippodrome et son environnement, 2018 | 7 |
| 3. | Tableau d'identification des projets étudiés | 8 |
| 4. | Carte d'identification des projets retenus | 9 |
| 5. | Regent Park, Toronto, Canada | 10 |
| 6. | Blatchford, Edmonton, Canada | 10 |
| 7. | Prairie-au-Duc, Nantes, France | 10 |
| 8. | Västra Hamnen, Malmö, Suède | 10 |
| 9. | Site de l'ancien hippodrome de Montréal | 11 |
| 10. | Croquis de Prairie-au-Duc, Île de Nantes | 12 |
| 11. | Ancien bâtiment de l'hippodrome de Montréal | 17 |
| 12. | Vue du site de l'hippodrome | 18 |
| 13. | Projets en cours et à venir | 21 |
| 14. | Équipements publics existants | 22 |
| 15. | Contraintes physiques | 25 |
| 16. | Rayons de marchabilité | 25 |
| 17. | Scène hivernale à la place Shamrock, Ville de Montréal | 26 |
| 18. | Site de l'ancien hippodrome de Montréal | 30 |
| 19. | Les Nefs, Prairie-au-Duc, Île de Nantes | 31 |
| 20. | Publication trimestrielle de l'Île de Nantes | 34 |
| 21. | Hall d'entrée de l'école communautaire de Rivierenbuurt | 37 |
| 22. | Activité de participation citoyenne à Prairie-au-Duc | 39 |
| 23. | Concept de <i>Living Lanes</i> à Regent Park | 40 |

Introduction



Ce rapport a pour objectif d'alimenter les réflexions tant pour l'administration municipale que pour les citoyens, à l'égard de la composition et de l'implantation des équipements publics pour le projet de quartier Namur-Hippodrome, comprenant le site de l'ancien hippodrome de Montréal. Sont définis comme des équipements publics les équipements du milieu municipal (comprenant les équipements culturels, récréatifs et sportifs ainsi que les parcs et les espaces verts), du milieu scolaire et de la santé et des services sociaux.

Ce mandat de recherche constitue une étape préliminaire dans la planification d'une démarche de concertation adoptée par la Ville de Montréal. Ce rapport fait suite à une étude approfondie portant sur les équipements publics de quatre précédents en matière de composition des équipements publics. Les données recueillies pour chacun des précédents figurent dans les fiches intégrées en annexes.

Précisément, l'étude réalisée visait à identifier quatre projets de redéveloppement urbain dans lesquels la stratégie d'intégration des équipements publics comporte des intérêts novateurs et pertinents pour le projet de requalification du quartier Namur-Hippodrome. La

volonté de la Ville de Montréal de faire de ce projet un modèle de planification exemplaire se traduit déjà dans la collaboration des différents services municipaux avec la Commission scolaire de Montréal et le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal pour la réalisation de ce présent rapport.

Les leçons retenues des quatre précédents portent sur la stratégie de déploiement des équipements publics, le rayonnement et les clientèles visées, la conception des espaces publics, la mise en valeur identitaire, la gouvernance et les défis rencontrés ainsi que les retombées du projet. L'analyse des défis et des contraintes auxquels la Ville de Montréal pourrait être confrontée et les conditions de succès dans la mise en œuvre d'approches innovantes d'intégration des équipements publics, dans le cadre du réaménagement du site de l'ancien hippodrome de Montréal, seront traités dans la seconde partie du rapport.

Mise en contexte



Figure 1 - Vue depuis les tribunes de l'hippodrome Blue Bonnets, vers 1907

La fermeture définitive de l'hippodrome en 2009 a permis d'amorcer une démarche de planification de ce site central sur l'île de Montréal. Considéré comme une priorité de développement du territoire par l'administration municipale, ce site vacant se présente comme une occasion de créer un projet exemplaire et innovant. Le secteur Namur-Hippodrome a une superficie de 75 hectares. Celui-ci comprend le site de l'ancien hippodrome, entièrement vacant, ainsi que les abords de la station de métro Namur. La vision de développement s'articulera autour de la volonté de créer un quartier complet comptant plus de 6 000 logements de typologies diversifiées permettant d'accueillir des familles et des résidents aux profils variés. Les objectifs généraux d'aménagement communiqués visent la diversification des logements, l'équilibre entre densité et échelle humaine, l'offre en espaces verts ainsi que la mobilité active et partagée.

La qualité du milieu de vie étant tributaire de l'offre en équipements publics, cette étude approfondie de précédents s'intègre à la démarche de concertation citoyenne débutée en 2012 et se situe en amont de la

planification du projet. La démarche de concertation avait déjà, en 2012, donné lieu à la production de multiples études et mémoires soulevant de nombreuses attentes. Afin de poursuivre cette réflexion concertée, la Ville de Montréal continue de réaliser diverses études dont l'objectif est d'alimenter les discussions ainsi que d'approfondir les connaissances du territoire et les besoins de la population en amont de la planification du projet.

La réflexion derrière ce projet structurant pour Montréal doit être ancrée dans une perspective plus large que le site lui-même puisqu'il se situe dans un environnement en transformation. Le secteur dans lequel est situé l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, a été désigné au Schéma d'aménagement et de développement comme l'un des secteurs à construire ou à transformer. L'amélioration du domaine public et la diversification des activités urbaines constituent les objectifs principaux d'aménagement pour le secteur. L'identification des besoins en équipements publics du secteur se complexifie dans la mesure où le rayonnement de ceux-ci pourrait s'étendre aux quartiers limitrophes.

Méthodologie

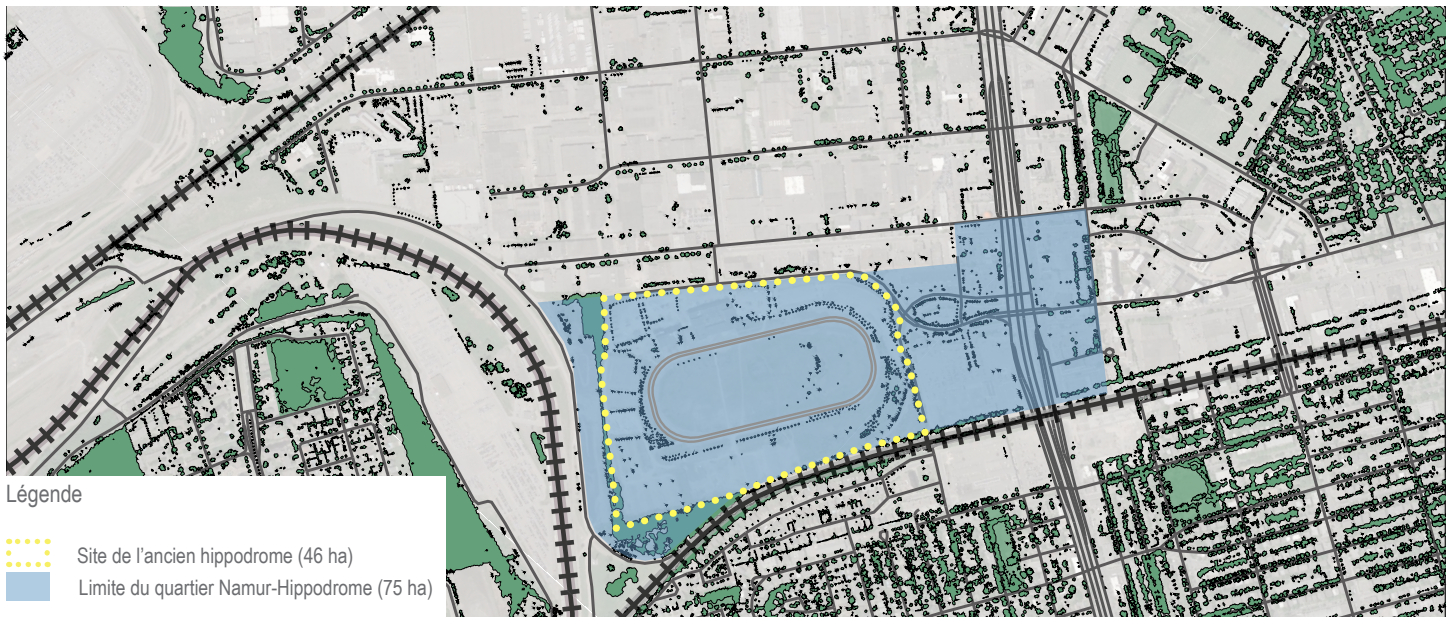


Figure 2 - Plan du site de l'hippodrome et son environnement, 2018

La démarche derrière cette recherche documentaire a débuté par une cueillette préliminaire de données. Les projets consultés à cette étape se caractérisent par un contexte s'apparentant à celui de l'ancien hippodrome de Montréal et par de bonnes pratiques en matière d'intégration des équipements publics. Ces pratiques traitent, notamment de la programmation, de la localisation des équipements publics, de l'intégration de mesures écoénergétiques, de l'impact généré sur la mobilité active ou encore de la capacité à mettre en valeur l'histoire et l'identité culturelle du secteur dans lequel ils sont implantés. La présence de caractéristiques similaires au site de l'ancien hippodrome de Montréal a également été déterminante dans le choix des précédents, notamment :

- Une superficie comparable;
- Un contexte urbain caractérisé par un enclavement;
- La présence sur le site ou en périphérie d'une population largement diversifiée;
- La proximité de projets urbains structurants en cours;
- Le contexte climatique;
- Le cadre de financement des équipements.

Le tableau à la page suivante présente les différents projets consultés et les caractéristiques pertinentes pour les fins de cette recherche documentaire. L'évaluation préliminaire de ces projets, quant à la pertinence de leur approche pour la composition des équipements publics en vue de répondre aux enjeux montréalais, a permis de retenir quatre précédents à documenter.

Méthodologie

| Projet | Localisation | Qualité des équipements publics | Flexibilité des usages | Mutualisation des services | Stratégie globale de mobilité | Mise en valeur du patrimoine et de la culture | Innovations sociales, environnementales ou économiques | Disponibilité de l'information |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------------------|------------------------|----------------------------|-------------------------------|---|--|--------------------------------|
| Augustenborg | Malmö, Suède | ● | | ● | ● | | ● | |
| Blatchford | Edmonton, Canada | ● | | | ● | ● | ● | ● |
| Bondoufle/Ris-Orangis | Paris, France | | | ● | | | | |
| Brede Buurtschool Plus 03 | La Haye, Pays-Bas | ● | ● | ● | | | ● | ● |
| Campina Neighborhood | Eindhoven, Pays-Bas | ● | | | | ● | ● | ● |
| Clichy-Batignolles | Paris, France | ● | | | | | ● | |
| Connaught | Gatineau, Canada | | | | ● | | ● | ● |
| East Bayfront | Toronto, Canada | ● | | | ● | ● | ● | ● |
| Écoquartier de Bonne | Grenoble, France | ● | | | | | ● | |
| Gammel Hellerup Gymnasium | Hellerup, Danemark | ● | ● | ● | | | | |
| Greenwich Millenium Village | Londres, Angleterre | | | | ● | | ● | |
| GWL Terrain | Amsterdam, Pays-Bas | ● | | | ● | | ● | |
| Hafen City | Hambourg, Allemagne | ● | | ● | ● | ● | ● | |
| La Confluence | Lyon, France | ● | | | | | ● | |
| Lower Yonge | Toronto, Canada | ● | | | | | | ● |
| Pike and Rose Development | Rockville, Maryland (É-U) | ● | | | ● | | | |
| Prairie-au-Duc | Nantes, France | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Portlands | Toronto, Canada | ● | | | ● | | ● | ● |
| Regent Park | Toronto, Canada | ● | | | ● | ● | ● | ● |
| Saunalahti School | Espoo, Finlande | ● | | ● | | | ● | |
| Southeast False Creek | Vancouver, Canada | | ● | | ● | ● | | |
| Superkilen Urban Park | Copenhague, Danemark | ● | | | | | ● | |
| Sydhavnen School | Copenhague, Danemark | | | ● | ● | | | |
| Teacher's Village | Newark, New Jersey (É-U) | | | | | | ● | |
| Västra Hamnen | Malmö, Suède | ● | | ● | ● | ● | ● | ● |
| Zibi | Gatineau, Canada | | | | | ● | ● | ● |

Figure 3 - Tableau d'identification des projets étudiés

Identification des précédents

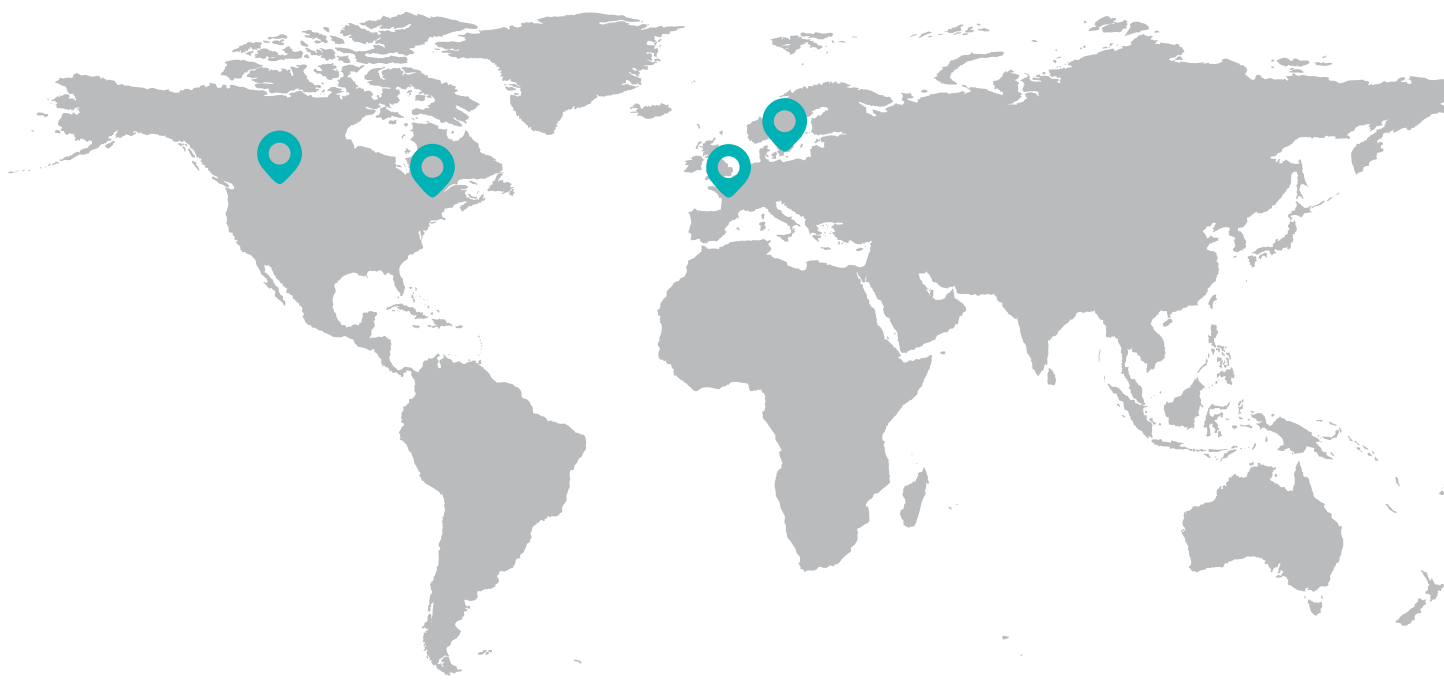


Figure 4 - Carte d'identification des projets retenus

Les quatre projets retenus pour une analyse approfondie sont les suivants :

- Regent Park, Toronto, Canada;
- Blatchford, Edmonton, Canada;
- Prairie-au-Duc, Nantes, France;
- Västra Hamnen, Malmö, Suède.

Ces projets apportent des apprentissages fort utiles sur l'intégration des équipements publics dans des projets de redéveloppement.

La méthodologie retenue pour la cueillette d'information comprend la consultation des documents suivants :

- Documents de planification;
- Publications visant la promotion du projet;
- Articles de journaux;
- Rencontres téléphoniques avec des acteurs clés.

Les informations recueillies pour chacun des projets figurent dans des fiches jointes en annexes.

Quatre précédents retenus



Regent Park Toronto, Canada

En 2005, la Ville de Toronto a amorcé le redéveloppement de Regent Park, un ancien quartier de logements sociaux. La désuétude des bâtiments, la mauvaise réputation du quartier et le taux de criminalité élevé sont à l'origine de ce projet d'envergure, dont les objectifs principaux visaient à favoriser la mixité socioéconomique, la connectivité au centre-ville et à améliorer l'offre en équipements publics. En cours de développement, le quartier est devenu de nouveau un lieu attractif, principalement grâce à la qualité des équipements publics dédiés à la population ainsi qu'aux autres résidents.



Blatchford Edmonton, Canada

Planifié sur le site de l'ancien aéroport d'Edmonton, le projet Blatchford a été conçu pour développer un quartier durable d'envergure. À terme, le quartier sera construit autour d'un parc naturel central créé entre autres pour assurer une meilleure gestion des eaux pluviales. Ce parc est connecté à un large réseau d'espaces verts répartis sur l'ensemble du quartier afin que les résidents puissent y accéder en moins de cinq minutes de marche. Les autres équipements publics sont situés dans un secteur à proximité du centre-ville.



Prairie-au-Duc Nantes, France

La planification du quartier Prairie-au-Duc s'inscrit dans un projet de redéveloppement complet de l'Île de Nantes. Ce nouveau quartier est conçu en étroite relation avec un parc d'envergure comprenant divers équipements publics récréatifs et culturels. Le développement du quartier s'est articulé autour d'un réseau de modes de transport actifs et partagés, d'innovations environnementales et d'un nombre élevé d'établissements d'enseignement spécialisés dans le domaine des arts et de la culture.



Västra Hamnen Malmö, Suède

Västra Hamnen regroupe plusieurs quartiers construits sur un ancien site industriel en bord de mer. Ce site à proximité du centre-ville, mais autrefois enclavé, est planifié autour de la mobilité durable. Une nouvelle trame de rues adaptée aux déplacements actifs assure l'accessibilité aux équipements publics dispersés dans le quartier. Le réseau important d'espaces verts, de parcs et de services publics a fait de ce quartier un lieu attractif autant pour la population locale, que pour les résidents de la ville de Malmö et les visiteurs d'autres régions ou pays.

LEÇONS
RETENUES DES
PRÉCÉDENTS
ÉTUDIÉS



L'analyse des quatre précédents sous l'angle de la composition des équipements publics a permis de retenir quatre principales leçons. Celles-ci mettent en lumière des éléments qui, nous l'espérons, bonifieront la réflexion des acteurs de la planification du projet de l'ancien hippodrome de Montréal. Ces leçons concernent la flexibilité de la planification, le rayonnement local et régional des équipements publics, le phasage et le lien entre la localisation des équipements publics et la mobilité sur le site.

L'analyse des précédents a démontré que ces sujets ont été traités de façons différentes dans chacun des projets. Ils offrent des réponses variées et pertinentes à des enjeux comparables à ceux qui pourraient être rencontrés dans le cas de Montréal. Les leçons à retenir sont présentées dans les pages suivantes.

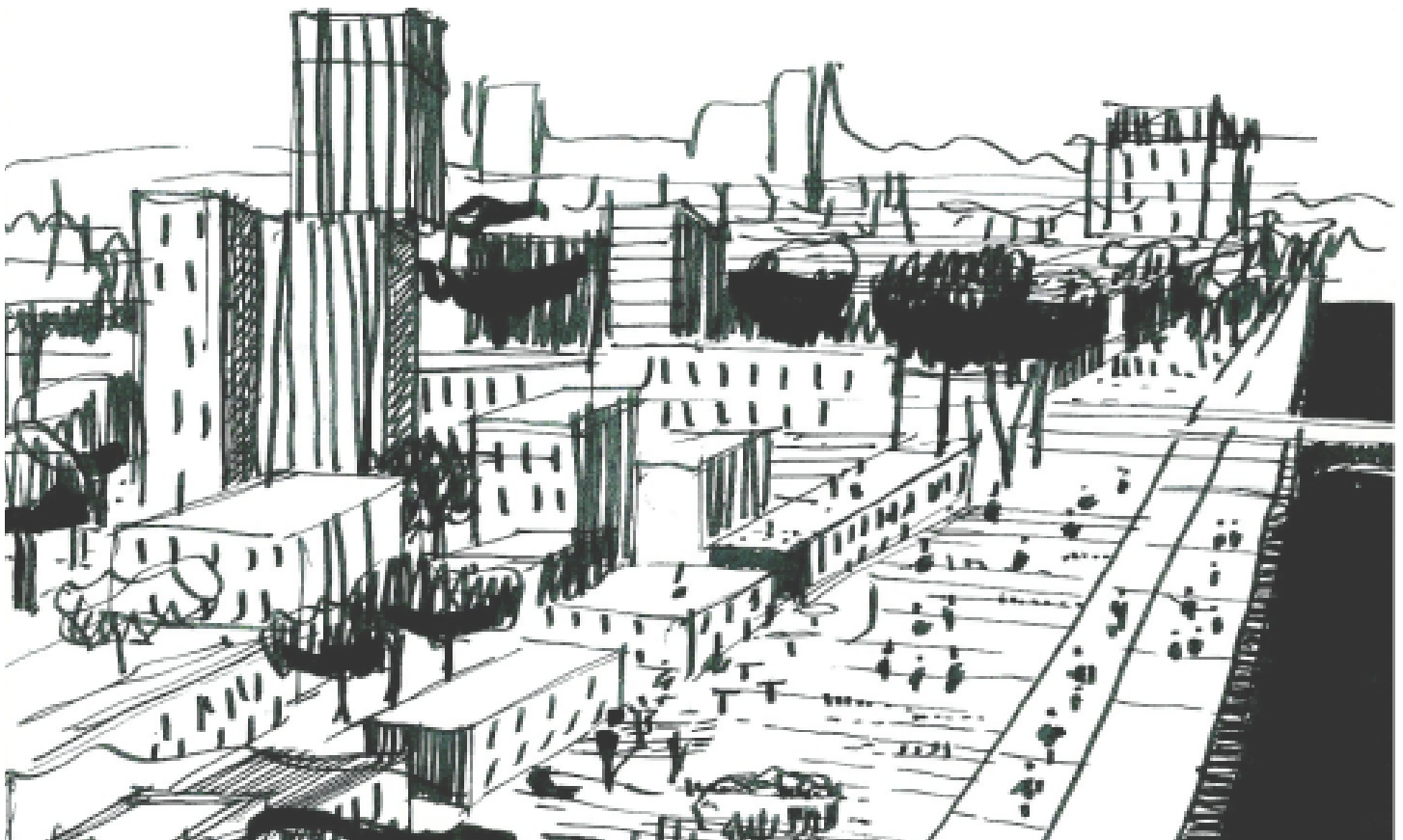


Figure 10 - Croquis de Prairie-au-Duc, Île de Nantes

Flexibilité de la planification

La flexibilité de la planification constitue un point commun du modèle de planification des différents projets étudiés. Qu'elle ait été prévue en amont de la planification ou non, celle-ci s'est avérée nécessaire à la réalisation de tous ces projets.

L'adoption d'un modèle de planification flexible, prévoyant une révision du projet au fil de la réalisation des phases de construction, permet finalement d'accélérer le processus de développement du quartier. Cette flexibilité permet également de mieux cerner l'évolution des besoins de la population qui s'installe peu à peu dans le nouveau quartier.

Cette flexibilité peut prendre la forme de bilans permettant d'ajuster la composition des équipements publics prévus dans les phases de développement subséquentes. Elle peut également se traduire par l'introduction d'usages temporaires dans les bâtiments existants ou encore dans de nouveaux bâtiments qui ne pourraient bénéficier rapidement d'un achalandage important en début de réalisation du projet.

À titre d'exemples

Bien que conserver la flexibilité dans la planification a posé un défi pour la Ville de Toronto, dans le cas de Regent Park, cette compétence a permis d'assurer une réponse adéquate aux besoins évolutifs des citoyens. Par exemple, l'ajout de terrains d'athlétisme en cours de réalisation du projet provient d'une opportunité de collaboration avec les *Toronto Maple Leafs*. À la demande des citoyens, la conception de ce nouvel équipement public a intégré des terrains de cricket, répondant ainsi aux intérêts d'un nombre important de résidents.

À Prairie-au-Duc, cette flexibilité a permis de revoir le groupe scolaire Aimé-Césaire construit en deux phases afin de mieux répondre à l'évolution des besoins en termes d'équipements publics.

Du côté de la Suède, à Västra Hamnen, cette flexibilité est certainement l'une des plus importantes leçons retenues. L'intérêt suscité par le secteur Bo01, correspondant à la première phase du quartier, a nécessité de revoir les plans de développement des phases subséquentes afin d'intégrer davantage d'équipements publics. À la suite du développement du secteur, un manque d'équipements scolaires a été noté. Cette situation peut en partie s'expliquer par le nombre de familles qui s'y sont établies en raison de la qualité des espaces publics.

Stratégie de déploiement des équipements publics

Dans tous les projets étudiés, l'intégration des équipements publics en début de réalisation a eu un effet majeur sur l'attractivité du quartier et la poursuite des phases de développement subséquentes.

La recherche documentaire produite a démontré que les villes qui ont réalisé des investissements massifs dans les équipements publics ont observé un effet d'entraînement majeur sur les investissements privés en immobilier. La stratégie de mise en place pour le phasage des équipements publics et du développement résidentiel est déterminante, afin de répondre aux besoins des citoyens et assurer l'attractivité du quartier pour la poursuite du développement. Chacune des phases devrait permettre de répondre aux besoins de la population établie en matière de services publics.

À titre d'exemples

Pour la Ville de Toronto, la décision de miser sur une offre complète en équipements publics dès la première phase du redéveloppement de Regent Park a permis d'attirer rapidement une population diversifiée et de créer un sentiment d'appartenance au quartier dès leur arrivée. Cette stratégie s'est avérée efficace pour assurer la qualité de vie des premiers résidents de même que la rentabilité des équipements.

À l'inverse, la concentration des investissements dans l'aménagement des espaces publics réalisés par la Ville de Malmö, pour la première phase de Västra Hamnen, a entraîné un effet d'attractivité d'une ampleur imprévue. Le manque d'équipements publics tels que des écoles, des garderies et des espaces récréatifs adaptés aux familles a exigé une adaptation dans la planification des autres secteurs de Västra Hamnen pour répondre à ces nouveaux besoins.

Rayonnement et clientèles desservies

Seul, Regent Park, à Toronto, était caractérisé par une population déjà établie sur le site, alors que les trois autres projets étudiés cherchaient à attirer de nouvelles clientèles. Toutefois, dans tous les cas, les planificateurs ont voulu attirer une population diversifiée comprenant un nombre élevé de familles. La stratégie adoptée pour définir le type d'équipements publics et le rayonnement souhaité doit prendre appui sur le type de population que l'on veut attirer. À cet effet, les typologies résidentielles et les politiques d'accessibilité au logement influencent certainement le profil des nouveaux résidents, mais le choix des équipements publics et leur rayonnement seront également déterminants.

Le rayonnement des services peut atteindre trois niveaux de desserte. Selon le profil de la population et les équipements existants, le rayonnement des nouveaux équipements publics peut être local ou étendu aux populations établies dans les quartiers environnants. Celui-ci peut aussi se faire à l'échelle municipale ou régionale. La composition des équipements publics relève ainsi d'un maillage entre ces rayons de desserte.

Certains équipements publics ont eu un effet d'attractivité marqué qui a accéléré le développement résidentiel des projets de Regent Park, Prairie-au-Duc et Västra Hamnen. Cependant, un équilibre doit être recherché quant au rayonnement des équipements afin que l'accès à un large éventail de services publics soit maintenu pour les résidents locaux. La portée des équipements publics prévue en amont du projet a un impact sur la clientèle ciblée.

À titre d'exemple

La méconnaissance du profil de la population concernée en amont du projet s'est avérée un enjeu dans tous les projets étudiés et a parfois donné lieu à des surprises. Par exemple, le quartier Prairie-au-Duc sur l'Île de Nantes rassemble une population très jeune par rapport aux caractéristiques démographiques de la ville de Nantes. Le choix d'accueillir de nombreuses institutions spécialisées dans le domaine des arts et de la culture constitue un facteur expliquant le profil des résidents de ce nouveau quartier. De plus, en favorisant de nombreux équipements publics à portée régionale, le quartier a connu une grande popularité auprès de visiteurs et de nouvelles institutions qui souhaitent maintenant s'y installer. Toutefois, ce choix ne va pas sans une gestion des nuisances en raison de la circulation et du bruit pouvant être générés par cet achalandage.

Impact des équipements publics sur la mobilité

Chacun des projets étudiés a focalisé sur les déplacements actifs et partagés sur le site. Les interventions à cet effet sont intégrées à une politique globale de mobilité. Au-delà du prolongement de lignes de transport en commun et de l'aménagement de corridors de déplacement sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, la localisation des équipements publics joue un rôle majeur sur la mobilité des résidents. Par le biais d'interventions qui diffèrent d'un projet à l'autre, la localisation des équipements publics et leur accessibilité ont eu un effet positif sur l'adoption de modes de transport actifs et partagés par les résidents.

À titre d'exemples

À Västra Hamnen, les équipements publics sont dispersés sur le territoire et sont facilement accessibles aux résidents, grâce à la création d'une trame de rue organique* qui a pour objectif de réduire la vitesse de la circulation automobile et de sécuriser les déplacements piétonniers.

À Prairie-au-Duc, les équipements publics d'envergure régionale sont aménagés dans un parc majeur en bordure de la Loire. Les équipements publics à portée locale sont prévus à l'intérieur des bâtiments mixtes où sont concentrées les unités résidentielles.

À Blatchford, les équipements publics sont concentrés dans un secteur mixte planifié à l'entrée du quartier. Toutefois, chacune des phases de développement résidentiel comprend l'aménagement d'un mail piétonnier reliant divers espaces publics et récréatifs. Le mail piétonnier est connecté à un réseau d'espaces publics dont la portée se situe à l'échelle de la ville.

Enfin, à Toronto, des aménagements offrant plus de place pour les déplacements actifs ont été intégrés. L'élément le plus évocateur de ces aménagements est certainement la réintroduction de ruelles. En plus de créer une perméabilité dans les nouveaux îlots, ces ruelles forment un réseau d'espaces publics sécurisant les déplacements à pied et en vélo entre les résidences et les équipements publics.

* Une trame de rue organique se définit comme un réseau de voies "suivant des tracés sinueux, formant parfois des boucles, voire se terminant en cul-de-sac, soit en raison du relief, soit pour influencer le type de circulation ou la vitesse des véhicules qui les empruntent" (collectivitesviables.org).

DÉFIS ET
CONTRAINTE
POUR LA VILLE
DE MONTRÉAL



Les défis et les contraintes avec lesquels la Ville de Montréal devra composer lors de la planification des équipements publics font l'objet de cette section. Ceux-ci sont regroupés sous ces douze thématiques :

- La gouvernance pour la mise en œuvre des équipements publics;
- Le budget alloué aux équipements publics;
- L'échelle du site;
- L'échelle de desserte des équipements publics;
- L'évolution des besoins de la population;
- La liaison des espaces publics et des bâtiments;
- Les attentes élevées pour la réalisation d'un projet exemplaire;
- L'inclusion;
- L'accessibilité au site;
- La nordicité;
- La collaboration des développeurs;
- La propriété des terrains et le mode de tenure.

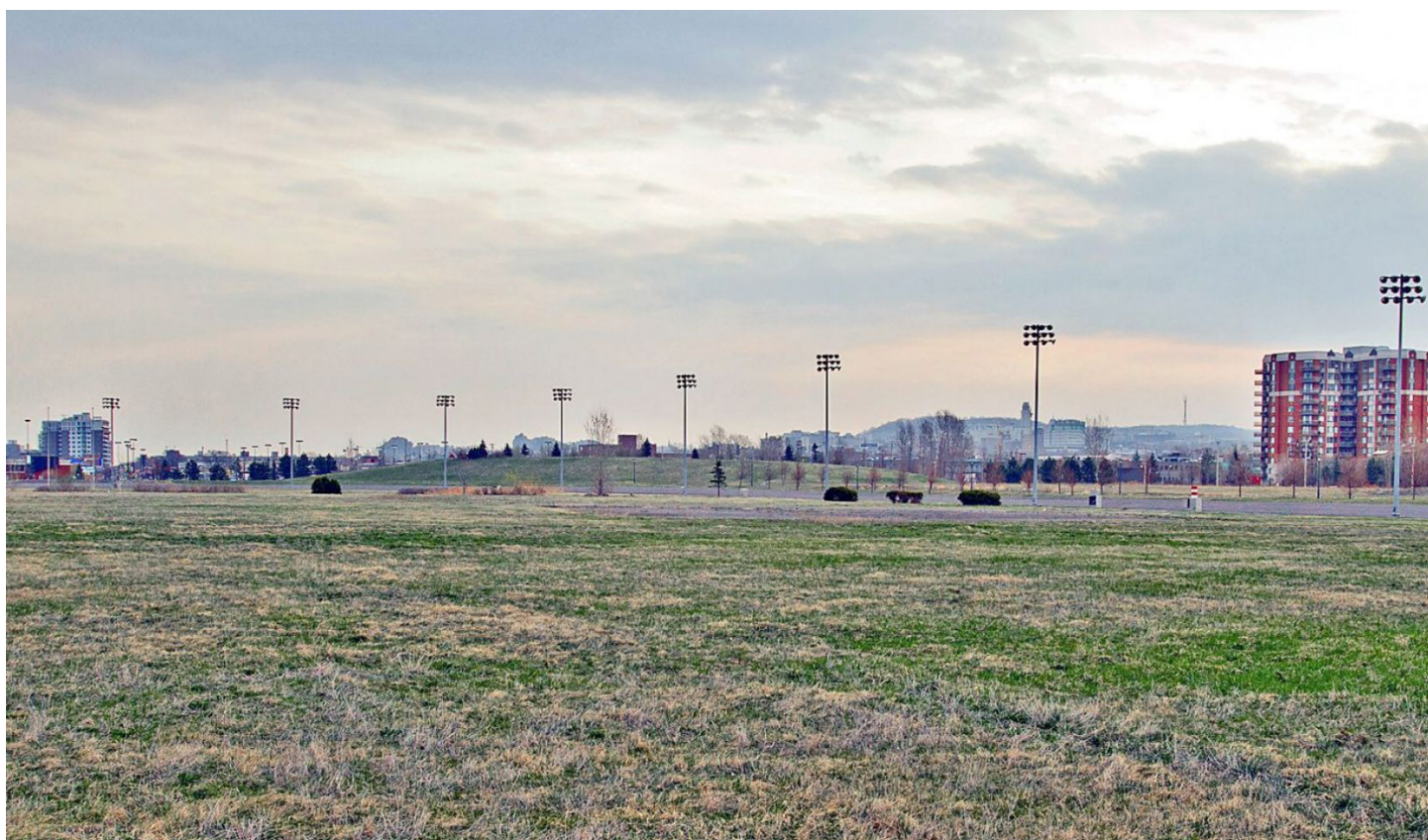


Figure 12 - Vue du site de l'hippodrome
Crédit : Pedro Ruiz, *Le Devoir*

Gouvernance pour la mise en œuvre des équipements publics

Si la structure administrative de la Ville de Montréal permet de regrouper de nombreux acteurs dont les expertises sont diverses et complémentaires, celle-ci peut être à l'origine d'un défi important en ce qui concerne la gouvernance. Les services et les directions sont amenés à travailler en collaboration à la planification du projet poursuivent des objectifs en fonction des compétences et des responsabilités qui leur sont dévolues.

Dans le cas d'un partage d'équipements publics, l'implication de différents services et possiblement de différents paliers gouvernementaux complexifie davantage la planification et la gestion des projets de construction d'équipements publics. À titre d'exemple, la mutualisation de services scolaires et municipaux nécessite l'implication d'acteurs dont le travail est régi par une structure administrative différente et dont les actions ont un rayonnement variable. Divers niveaux d'arrimage doivent être considérés, notamment l'arrondissement, la ville centre, les gouvernements fédéral et provincial.

L'exemple de Blatchford

Les projets étudiés dans le cadre de ce rapport ont été réalisés selon des modèles de gouvernance variés, allant de la gestion municipale interne à la création d'une société de développement mixte. Le cas de Blatchford à Edmonton se distingue par la création d'une entité publique s'occupant de la planification, de la vente des terrains aux promoteurs et de la construction des infrastructures publiques. Or, l'absence d'un rôle clairement défini et le manque de concertation entre cette nouvelle instance et les différents départements municipaux ont été les défis les plus difficiles à relever en matière de gestion. Les retards causés par les délais d'approbation des plans par la Ville et la perception des résidents qui considèrent cette instance comme une organisation privée ont freiné le développement du projet.

Budget alloué aux équipements publics

Dans un premier temps, la détermination du budget d'investissement aura un impact sur la qualité du projet, que ce soit au plan de l'offre en équipements publics, de la qualité architecturale ou encore des innovations sociales et environnementales mises en œuvre. La vision adoptée pour la composition des équipements publics est centrale pour la définition du budget d'investissement global, mais également pour l'adoption du budget de fonctionnement. Ce budget doit être disponible à court terme et devra être ajusté fréquemment.

La gestion des équipements publics et l'entretien des rues, de compétences de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, auront un impact sur

le budget de fonctionnement des différentes directions de l'arrondissement puisque ceux-ci seront affectés par la fréquentation des équipements, l'utilisation des services publics, l'échelle de desserte et la mobilité à l'intérieur du site.

Les précédents étudiés ont démontré que les investissements majeurs dans les équipements publics ont eu un impact significatif sur l'attractivité du projet, de même que sur l'adhésion et l'appropriation citoyenne. En contexte montréalais, la promotion du projet s'articulant autour de la création d'un projet exemplaire et innovant implique l'adoption d'un budget à la hauteur des valeurs énoncées.

Échelle du site

Si la taille du site offre des opportunités multiples au chapitre de l'implantation des équipements publics, elle constitue certainement un défi quant à l'élaboration d'une stratégie pour la localisation et les étapes de construction de ceux-ci. Compte tenu de la superficie du site, la durée de réalisation risque de s'étendre sur une longue période et être la cause potentielle d'importantes nuisances aux premiers résidents à s'y établir.

Le déploiement des équipements devra être planifié en tenant compte des contraintes de mobilité et des besoins du quartier Namur-Hippodrome ainsi que des grands projets réalisés au plan régional.

Échelle de desserte

Dans l'évaluation préliminaire des besoins en équipements publics, l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce prévoit la construction de plus de 6 000 logements dont une part importante devrait être dédiée aux familles. Les équipements publics intégrés à l'aménagement devront répondre à une desserte locale suffisante, mais aussi aux besoins des résidents du projet Le Triangle. Ce projet devrait compter près de 3 300 unités d'habitation (7 000 résidents) et certains besoins en matière d'équipements publics se font déjà sentir. À terme, le projet Le Triangle pourrait accueillir une école primaire et deux parcs, l'un de 18 700 m² et l'autre de 8 100 m².

Les nombreux projets de développement urbain en cours et à venir dans les quartiers limitrophes du site de l'ancien hippodrome de Montréal auront certainement un impact sur l'utilisation des équipements publics. La méconnaissance du profil des futurs résidents complexifie la prise de décisions quant au type et à l'envergure des équipements publics à planifier. Plusieurs autres projets, dont le Royalmount, le Westbury et le Carré Décarie sont susceptibles d'influencer l'offre en équipements publics. Ceux-ci étant localisés sur le territoire de juridictions municipales distinctes, la collaboration avec les acteurs concernés par ces projets s'avère nécessaire pour définir une échelle de desserte appropriée et une certaine complémentarité.

Évolution des besoins de la population

Le développement résidentiel du site de l'ancien hippodrome pourrait faire émerger des besoins non identifiés en raison de la population attirée par le projet ou à une fréquentation plus élevée de certains types d'équipements.

En raison des secteurs en développement au pourtour du site, différentes échelles de desserte devront être prévues. Par exemple, le potentiel de développement des secteurs au nord et au sud du Triangle pourrait attirer de nouvelles clientèles intéressées par les équipements publics du site de l'ancien hippodrome.

Les changements climatiques constituent eux aussi des facteurs d'incertitude quant aux besoins des résidents. Déjà, les impacts connus démontrent qu'une ville résiliente adopte des mesures sociales, environnementales et économiques non seulement pour mieux s'adapter mais pour aussi réduire ses émissions de GES. L'établissement d'objectifs en matière d'environnement, voire la mise en place du processus de conception intégrée (CPI), permettra de cerner les besoins actuels et futurs pour une meilleure qualité de vie des citoyens, dans un contexte de changements climatiques.

Les projets en cours et à venir

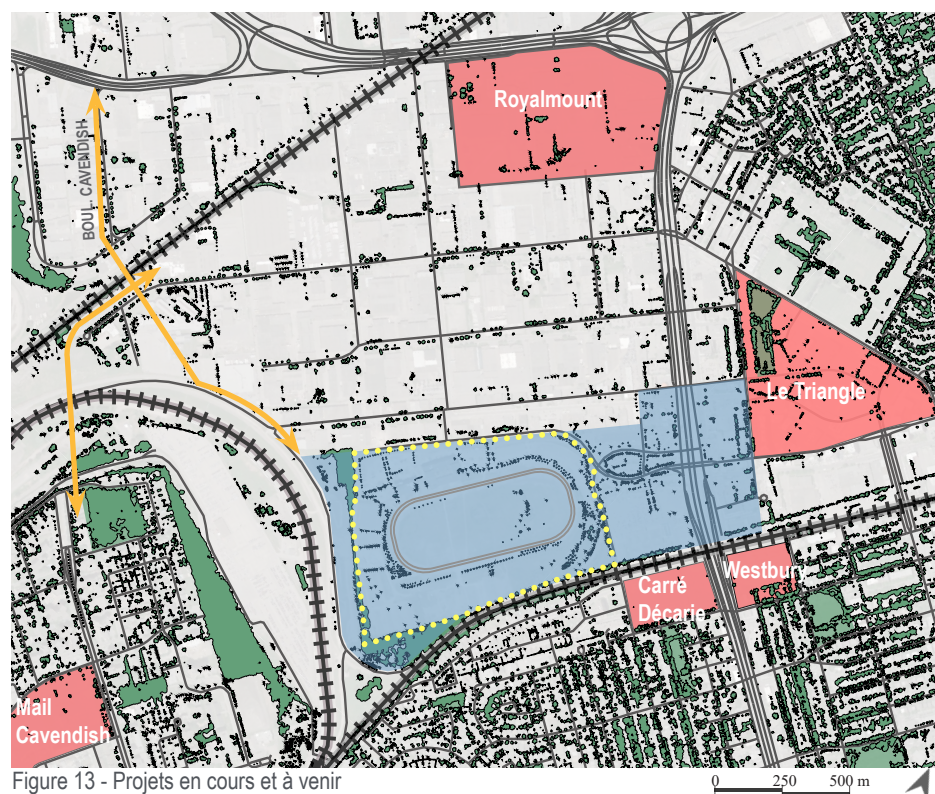


Figure 13 - Projets en cours et à venir

Légende

→ Projet de raccordement de l'axe Cavendish

Projets immobiliers

Le Royaumont
5 000 à 7 000 unités résidentielles potentielles

Le Triangle
3 300 unités résidentielles projetées

Le Westbury
668 unités résidentielles potentielles

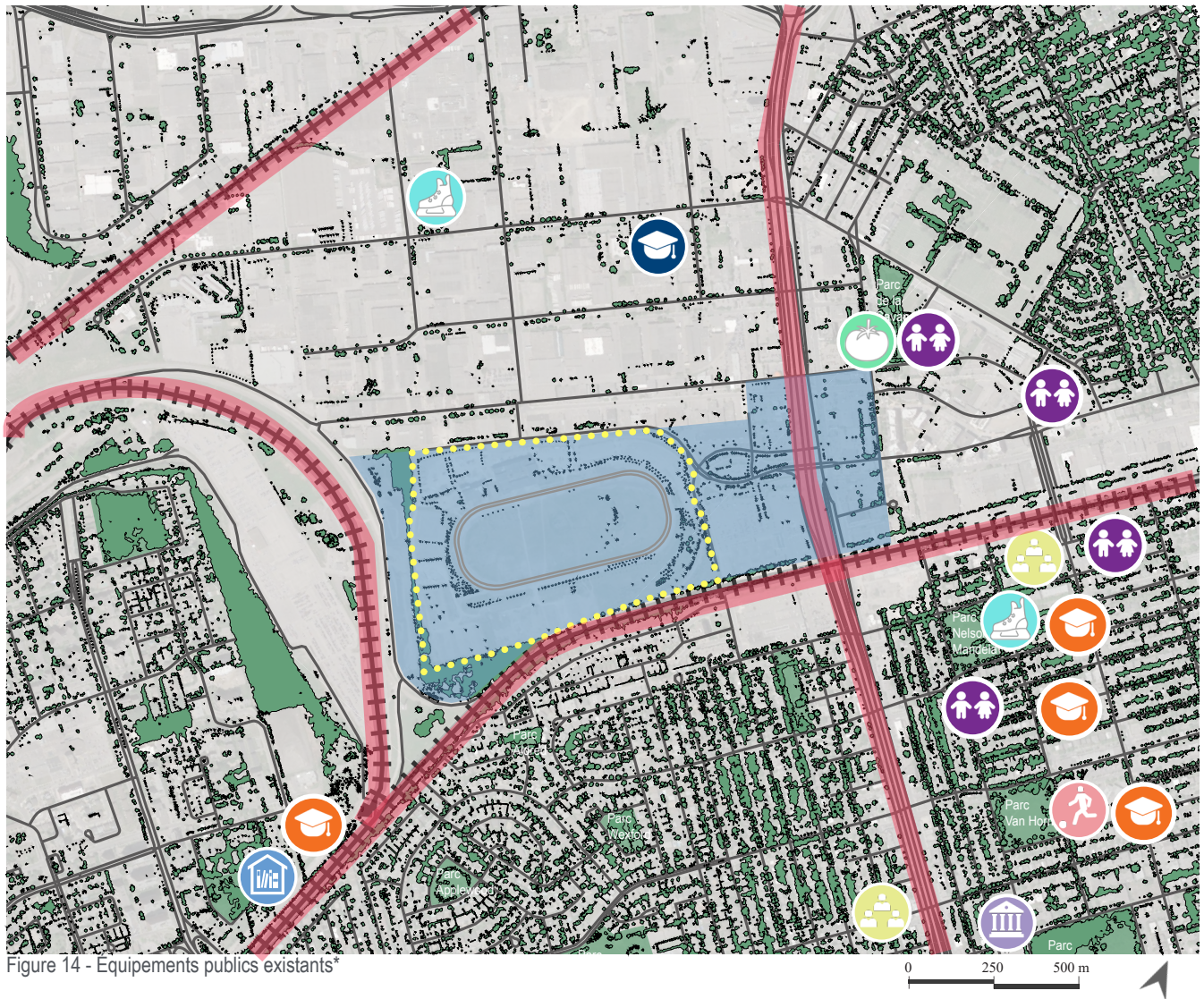
Le Carré Décarie
650 à 750 unités résidentielles potentielles

Le Mail Cavendish
451 unités résidentielles projetées














Site de l'ancien hippodrome

Quartier Namur-Hippodrome

Les équipements publics existants



Légende

| | | | | | |
|---|--------------------------|---|---|---|-----------------------------|
|  | Aréna |  | Établissement d'enseignement |  | Site de l'ancien hippodrome |
|  | Bibliothèque |  | Établissement d'enseignement spécialisé |  | Quartier Namur-Hippodrome |
|  | Centre communautaire |  | Garderie |  | Barrière physique |
|  | Centre de soins de santé |  | Jardin communautaire | | |
|  | Centre sportif / aréna |  | Musée | | |

* La localisation des équipements publics disponibles est indiquée sur les cartes interactives de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce et de la Commission scolaire de Montréal, disponibles aux adresses URL suivantes :
<https://spectrum.montreal.ca/connect/analyst/mobile/#/main?mapcfg=-%20C%C3%B4te-des-Neiges%E2%80%93Notre-Dame-de-Gr%C3%A2ce>
<https://www.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=36e856feafc344db93eec9d060324b11>

Liaison des espaces publics et des bâtiments

La superficie du site de l'ancien hippodrome et le fait qu'il soit entièrement vacant présente l'opportunité de développer un réseau d'espaces publics structurant. La maîtrise foncière de la Ville de Montréal sur le site permet d'assurer l'implantation de ce réseau d'espaces publics.

La conception d'un tel réseau d'espaces publics devrait être amorcée par une réflexion sur la nature des activités et l'ampleur de la vie urbaine qui y prendra place. La fonction, le design et l'implantation des immeubles devraient soutenir et enrichir les espaces publics.

Ces espaces devraient être aménagés de manière à ce que les déplacements permettent l'acquisition de saines habitudes de vie. Les déplacements doivent être des expériences positives.

Attentes élevées pour la réalisation d'un projet exemplaire

La qualité des espaces publics, l'accessibilité au logement et l'intégration de mesures innovantes en matière de protection de l'environnement figureront certainement parmi les attentes de la population en vue d'un projet exemplaire.

L'annonce de la vision de la Ville en ce qui concerne le développement du quartier Namur-Hippodrome durant la consultation publique présentement en cours pourrait contribuer à élever les attentes de la population envers ce projet. Annoncé comme le premier quartier carboneutre à Montréal, le projet est présenté comme un modèle en matière de transition écologique. La vision soutient l'intégration d'innovations en mobilité durable et en écologie.

L'annonce par la Ville de Montréal des mesures visant à intégrer ce nouveau quartier à la transition écologique s'inscrit dans un mouvement global lié aux saines habitudes de vie. Les impacts de la mobilité active, des investissements en espaces verts et en équipements collectifs sur la santé publique font actuellement l'objet d'une attention particulière.

L'interface entre les espaces publics et privés

Pour la Ville de Toronto, l'aménagement des espaces entre les bâtiments et la rue s'est avéré un défi puisque le budget prévu distinguait les bâtiments et les rues, laissant de côté les espaces interstitiels. Le projet de redéveloppement de Regent Park s'est présenté comme une occasion de repenser le design tant des espaces publics en devanture des bâtiments publics et privés que des espaces interstitiels habituellement oubliés dans la planification, en vue de leur intégration au réseau d'espaces publics.

À Edmonton, où le site de l'ancien aéroport fait l'objet d'un projet de développement d'un quartier complet, l'intégration de normes élevées en matière d'efficacité écoénergétique a participé à la promotion du projet. Les attentes élevées des citoyens sur le plan des innovations environnementales et sociales du projet se sont toutefois transformées en critiques puisque certaines composantes architecturales innovantes ont été abandonnées en cours de projet. L'intégration de nouvelles exigences dans la construction des bâtiments a été perçue comme un facteur de risque élevé par les investisseurs privés, ralentissant ainsi la progression du projet. Devant le manque d'intérêt des promoteurs pour le développement de la première phase, la Ville d'Edmonton a revu certaines normes, bien que cela ait pu causer des déceptions.

Inclusion

L'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+)

Dès la phase de planification, l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce devra intégrer l'approche ADS+ visant à prévenir les discriminations systémiques. Dans le cadre d'un projet pilote au sein de la Ville, cette approche permet la prise en compte des besoins des groupes vulnérables, sous-représentés ou pouvant faire l'objet d'exclusion. Dans toutes les sphères de développement du site de l'ancien hippodrome et services publics, l'ADS+ devrait favoriser l'implication de l'ensemble de la communauté. Spécifiquement, cette approche devrait assurer l'égalité d'accès aux différents équipements et favoriser le sentiment de sécurité dans les espaces publics.

Le règlement pour une métropole mixte

En 2021, la Ville de Montréal se dotera d'un nouvel outil réglementaire visant à répondre aux besoins en matière de logement abordable, social et adapté aux familles. Afin de préserver le caractère mixte et abordable de la ville, de soutenir la qualité des milieux de vie, de favoriser l'accès à un logement convenable et de favoriser la pérennité et la vitalité du marché résidentiel, ce règlement fixera de nouvelles exigences pour la construction de projets résidentiels. Un pourcentage de 20 % de logements sociaux devront être construits, soit environ 1 000 logements.

L'accessibilité universelle

L'application des normes provenant de la politique d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal devra être intégrée au projet. Cela peut représenter un défi en raison de nouvelles normes à introduire dans la conception des équipements publics et de la volonté de créer un modèle à ce chapitre.

La Ville met en place toutes les conditions pour que les citoyens puissent jouir d'un milieu de vie universellement accessible ainsi que des services publics s'y rattachant. Déjà, plusieurs équipements publics à Montréal ont été conçus de façon à intégrer ces objectifs afin de mieux répondre aux besoins de la population. La piscine du centre sportif de la Petite-Bourgogne et le parc Oscar-Peterson dans l'arrondissement Le Sud-Ouest en sont de bons exemples.

C'est dans ce contexte que l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce réalisera des actions structurantes afin d'atteindre les objectifs suivants :

- Viser l'accessibilité des lieux publics en assurant l'accessibilité universelle dans l'aménagement des bâtiments, de lieux publics ou d'infrastructures urbaines;
- Assurer la cohésion sociale et les services offerts en améliorant l'accessibilité universelle aux activités culturelles, sportives et récréatives, ainsi qu'aux services municipaux;
- Favoriser l'emploi et la participation citoyenne des personnes ayant une limitation fonctionnelle;
- Poursuivre le développement de l'expertise municipale et la promotion de l'accessibilité universelle au sein des services municipaux.

Accessibilité au site

La localisation centrale du site sur l'île de Montréal, la proximité de la station de métro Namur et la présence de l'autoroute Décarie offrent un potentiel d'accessibilité élevé au site. Bien que l'autoroute permette un accès direct en automobile, celle-ci constitue une barrière pour la circulation piétonne. Son aménagement en tranchée à la hauteur du site en fait une véritable fracture urbaine. La zone industrielle contiguë au site représente un défi supplémentaire pour reconnecter le site aux quartiers environnants.

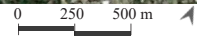
La rue Jean-Talon Ouest constitue le principal accès au site. Or, celle-ci est actuellement caractérisée par une congestion automobile importante aux abords de l'autoroute Décarie.

Avec la présence de la voie ferrée au sud, le site se trouve actuellement enclavé, constituant un frein

important à l'accessibilité en transport actif et partagé. La carte ci-dessous représente la distance à parcourir pour un piéton empruntant les trottoirs aménagés actuellement à partir du centre du site de l'ancien hippodrome.



Figure 16 - Rayons de marchabilité
Source : Commission scolaire de Montréal



Les contraintes physiques

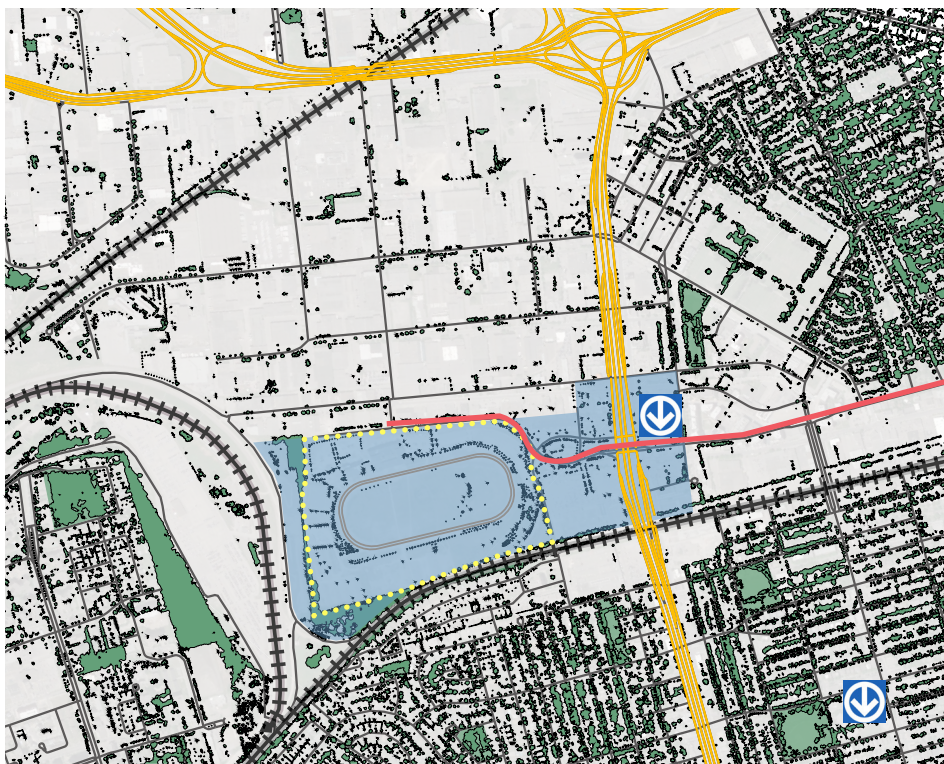


Figure 15 - Contraintes physiques



Légende

- Autoroute
- Rue Jean-Talon Ouest
- Voie ferrée
- Station de métro
- Site de l'ancien hippodrome
- Quartier Namur-Hippodrome

Nordicité

Le climat nordique de la Ville de Montréal soulève un défi important pour la fréquentation des équipements publics. L'intégration d'équipements publics favorise l'activité physique en autant que ces équipements restent facilement accessibles. Il convient donc de poser un regard complet sur l'aménagement urbain et sur l'architecture de ces équipements. Il convient aussi de prendre en compte l'impact potentiel des changements climatiques sur les variations de température saisonnières à Montréal.

Le projet lié au secteur de l'ancien hippodrome de Montréal se présente comme une occasion d'inscrire, de façon permanente, la culture nordique de la ville dans ses équipements publics. Cela devrait donner lieu à des aménagements qui soutiennent la mobilité et l'activité physique en période hivernale et tout au long de l'année. La sécurité, le confort et l'attractivité devraient figurer parmi les principes d'aménagement guidant la composition des équipements publics.

L'aménagement de rues piétonnes en hiver

Déjà, la Ville de Montréal a expérimenté divers projets d'aménagement hivernal. Par le biais de son programme de rues piétonnes et partagées, plusieurs espaces publics ont été aménagés en saison hivernale dans le but d'accueillir des activités rassembleuses. Ces initiatives et la promotion du tourisme récréatif d'hiver avec, notamment, l'organisation d'événements et de festivals, témoignent d'une volonté grandissante de mettre en valeur la nordicité de la Ville de Montréal.



Figure 17 - Scène hivernale à la place Shamrock, Ville de Montréal
Crédit: Mélanie Dusseault, Ville de Montréal

Collaboration des développeurs

L'adhésion de l'ensemble des acteurs à la vision du projet constitue un enjeu de réalisation. L'annonce récente de la vision de la Ville pour ce nouveau quartier nécessitera le maintien d'un dialogue avec les développeurs afin d'assurer la mise en œuvre adéquate des lignes directrices et le respect des nouvelles exigences en matière d'architecture et d'aménagement innovants.

Une grande collaboration entre la Ville et les développeurs sera également nécessaire pour assurer l'atteinte des objectifs du projet tout en maintenant une opportunité économique pour les développeurs. Entre les exigences de la Ville et la capacité d'investir davantage pour de nouvelles technologies, la viabilité économique des projets immobiliers demeure essentielle.

Le défi de collaboration à Västra Hamnen

Étant propriétaire de 50 % des terrains de Västra Hamnen, la Ville de Malmö a opté pour un concours lors de la première phase, Bo01. Ce modèle a permis la mise en place d'innovations environnementales importantes dans ce premier secteur. La Ville a toutefois choisi de gérer elle-même le développement des phases subséquentes qui représentaient un important défi de collaboration avec les développeurs. La mise en place d'un programme de pointage (*Green Space Factor*) visant à intégrer des espaces verts sur les propriétés privées s'est révélée efficace pour établir non seulement un dialogue avec les développeurs, mais aussi pour assurer une continuité dans l'aménagement des espaces privés et publics.

Propriété des terrains et tenure

La Ville de Montréal est propriétaire du site de l'ancien hippodrome dont la superficie est de 46 hectares. En 2017, le gouvernement du Québec qui était alors propriétaire du site a cédé le terrain à la Ville de Montréal. En conséquence, la Ville s'est engagée à adopter le plan de zonage du site et à amorcer la vente des parcelles de terrain dans un délai de six ans. Les revenus provenant de la vente des lots seront partagés à parts égales entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal.

En vertu de cette entente, la Ville de Montréal devra faire l'acquisition des terrains pour les rues, les parcs et les équipements collectifs au coût correspondant à la moitié de la valeur des terrains. Les villes ne pouvant générer des revenus de vente pour les terrains accueillant des équipements publics, différents scénarios peuvent être envisagés pour augmenter la viabilité économique de ceux-ci. La question du partage avec le gouvernement du Québec se pose, de même que la possibilité d'un partenariat public-privé où le secteur privé serait propriétaire du site et du bâtiment et ferait la location des espaces au secteur public.

Une stratégie devra donc être élaborée rapidement pour la mise en œuvre du projet et la vente des terrains. Cette stratégie aura une incidence sur le choix de la méthode de gestion de l'octroi des terrains.

Le modèle choisi par la Ville de Toronto

Le projet de redéveloppement de Regent Park a pris place sur un site dont la Ville de Toronto était entièrement propriétaire. Le projet a été partiellement géré par une entité parapublique, le *Toronto Community Housing Corporation*, qui s'occupait de la gestion des immeubles de logements sociaux sur le site avant que soit amorcé le projet. Les liens créés entre la Ville de Toronto et la population grâce à cet organisme se sont révélés indispensables pour assurer la concertation entre tous les acteurs du développement du site.

Pour le développement des trois premières phases, la Ville de Toronto a choisi par appel d'offres un premier promoteur. Un second appel d'offres sera conduit pour le développement des deux dernières phases du projet. Le promoteur retenu devra travailler de concert avec les départements de la Ville de Toronto et le *Toronto Community Housing Corporation*, ce dernier participant à toutes les étapes de conception du projet.

Synthèse des défis rencontrés dans les projets étudiés

L'étude de précédents en matière de composition des équipements publics a permis d'aborder plusieurs défis que pourrait rencontrer la Ville de Montréal lors de la planification des équipements publics pour le quartier Namur-Hippodrome. L'analyse des principaux défis rencontrés lors de la réalisation de chacun des projets étudiés vise à orienter la prise de décision par rapport à la planification des équipements publics à Montréal.

Regent Park, Toronto

Même si elle était propriétaire des terrains du quartier Regent Park, la Ville de Toronto a fait face à un important défi lors de la planification d'un réseau d'espaces publics structurant. L'absence d'un budget suffisant pour prévoir des lignes directrices d'aménagement des espaces privés formant une interface avec les espaces publics a constitué un frein à l'atteinte des objectifs de la Ville.

La portée régionale du centre aquatique a donné lieu à un achalandage élevé créant des problématiques d'accessibilité pour les résidents du quartier. Même s'il n'est pas évident de prévoir un tel engouement pour les équipements publics, des mesures d'accessibilité pour tous doivent être prises en compte, avant la mise en place des équipements.

Prairie-au-Duc, Nantes

Le type d'équipements publics construit et le rayonnement ont eu pour effet d'attirer de nombreux visiteurs, créant ainsi des nuisances pour les résidents du quartier Prairie-au-Duc. La gestion de ces nuisances n'ayant pas été planifiée en amont, celle-ci s'avère aujourd'hui un défi pour la Ville de Nantes. Les nuisances sonores et l'émergence d'un sentiment d'insécurité pour plusieurs résidents créent une image négative du nouveau quartier.

Blatchford, Edmonton

Annoncé comme un modèle de quartier innovant sur les plans environnemental et social, le projet Blatchford a soulevé de grandes attentes pour la création d'un quartier exemplaire. Or, les innovations écologiques et sociales exigées ont été perçues comme des facteurs de risque par les investisseurs privés, donnant lieu à la révision des normes à respecter.

Le manque de collaboration entre la Ville d'Edmonton et l'entité publique chargée de la gestion de l'ensemble des étapes de planification s'est également révélé un défi important pour la réalisation du projet dans les délais attendus.

Västra Hamnen, Malmö

Le modèle de gestion interne adopté par la Ville de Malmö pour la planification du quartier Västra Hamnen a soulevé un défi important au plan de la collaboration avec les développeurs. Le maintien d'un dialogue avec les développeurs et l'intégration d'un programme innovant visant à exiger une superficie élevée d'espaces verts sur les propriétés privées ont toutefois permis à la Ville de Malmö d'atteindre ses objectifs en matière de verdissement.

Lors de la planification des équipements publics, la Ville de Montréal pourrait être confrontée aux défis suivants :

- La complexité de la gouvernance pour la mise en œuvre des équipements publics;
- La viabilité économique des équipements publics et des projets immobiliers;
- La réalisation de la vision développée tout en respectant les budgets prévus;
- La définition de l'échelle de desserte des équipements publics et la réponse apportée aux besoins évolutifs;
- La gestion des nuisances liées au rayonnement des équipements publics et au développement du quartier;
- L'aménagement de l'interface entre les espaces publics et privés;
- Les attentes élevées pour un projet exemplaire;
- L'inclusion des nouveaux résidents;
- L'accessibilité aux équipements publics;
- La conception d'équipements publics adaptés aux différentes saisons;
- La collaboration des développeurs.

CONDITIONS
DE SUCCÈS
DANS LA MISE
EN ŒUVRE
D'APPROCHES
INNOVANTES



Pour répondre aux défis et contraintes identifiés précédemment, des conditions de succès inspirées des précédents étudiés et des leçons retenues de la recherche documentaire sont proposées.

Les conditions de succès proposées sont les suivantes :

- Les inspirations identitaires et culturelles du projet;
- L'analyse approfondie de la population desservie;
- La communication d'une vision achevée du projet;
- La stratégie de composition et de localisation des équipements publics;
- La mutualisation des services et des équipements entre les différents partenaires;
- La participation citoyenne en continu;
- Le monitoring avec les parties prenantes;
- La gestion de la circulation et du stationnement;
- La qualité architecturale et environnementale;
- La gestion de projet.

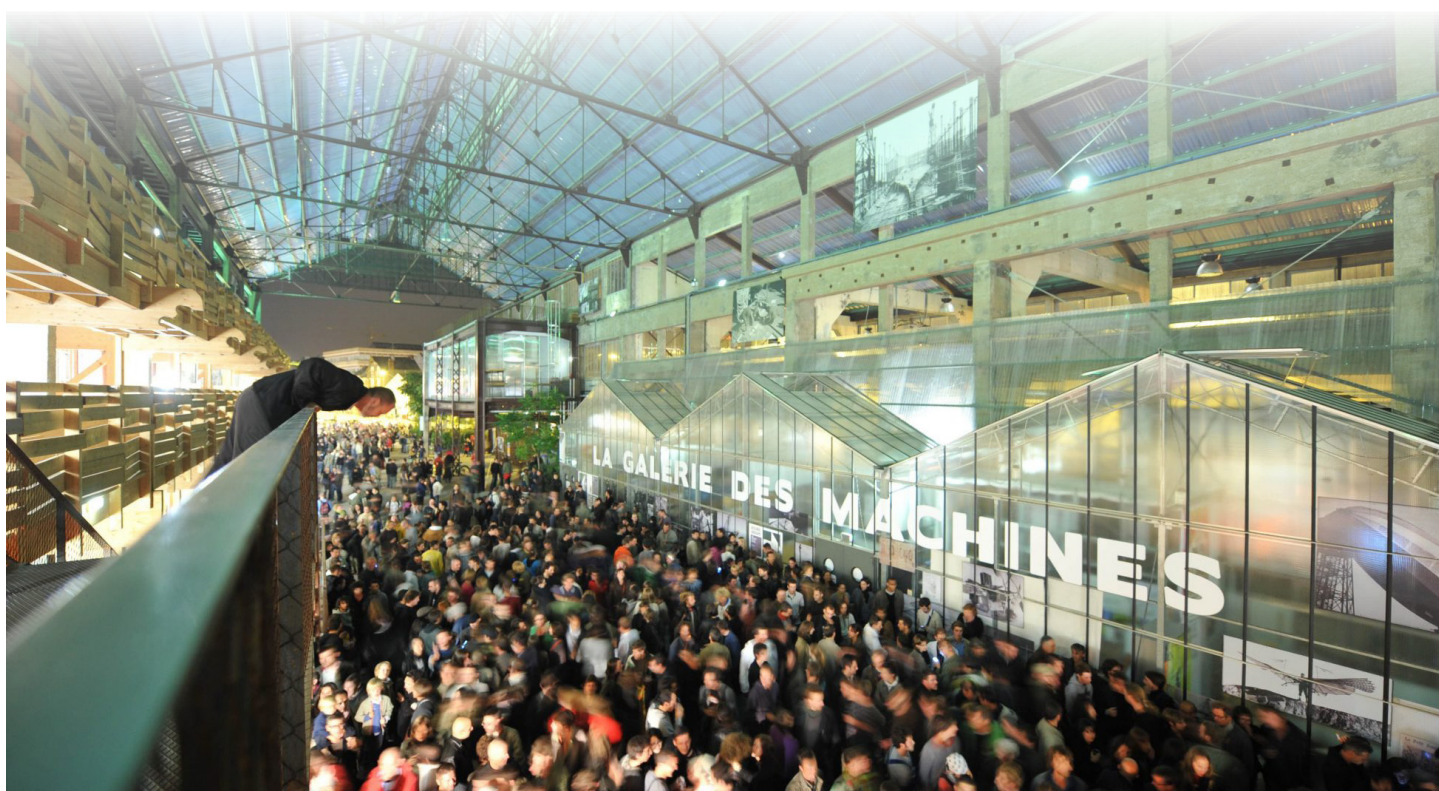


Figure 19 - Les Nefs, Prairie-au-Duc, Île de Nantes

Inspirations identitaires et culturelles du projet

Le site de l'ancien hippodrome comporte un passé lié aux activités équestres de Montréal. La transformation de ce secteur rural, parallèlement à la construction de l'autoroute Décarie et le développement urbain de ses abords sont également des jalons de l'histoire de la métropole. La mise en valeur de l'histoire du site par la conservation d'une trame de rue qui évoque ses anciennes activités ou encore l'intégration d'objets patrimoniaux ou de matériaux réutilisés dans l'aménagement des espaces publics permettrait de créer une identité culturelle du site. Cette approche a eu un grand succès dans le cas de Prairie-au-Duc.

La mise en valeur identitaire et culturelle du site comporte une dimension immatérielle non moins importante que les vestiges physiques de son passé. Dans ce projet, la diversité sociale et culturelle pourrait émerger à travers le type d'équipements publics offerts. Les particularités conceptuelles ou architecturales des équipements pourraient répondre de cette façon aux besoins et aux préoccupations des nombreuses communautés qui contribuent à l'identité unique de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

La compréhension de la complexité des besoins est possible par la concertation citoyenne. L'implication de la communauté dans la vocation et le design des espaces peut aller jusqu'à la conception d'un espace à l'image de cette complexité identitaire, comme le démontre l'exemple du parc Superkilen à Copenhague au Danemark. Ce parc urbain de 27 000 m² a été séparé en trois aires ayant des fonctions distinctes : les activités, les rencontres et les loisirs. Entièrement planifiés en concertation avec la population, le mobilier et les équipements intègrent des icônes et des fonctions d'origines variées dans le but de marquer la diversité culturelle du quartier.

La mise en valeur identitaire de Regent Park

L'état des bâtiments de Regent Park ne permettait pas leur récupération, de telle sorte que le quartier a été démoli dans son ensemble. C'est plutôt la richesse identitaire et culturelle de la communauté résidente a été prise en considération dans le type d'équipements publics à intégrer.

Certains équipements ont été conservés, dont le four à bois autour duquel se rassemblent occasionnellement les résidents lors d'évènements. D'autres, comme le centre communautaire, ont été rénovés, permettant de réaliser une offre de services améliorée. De façon générale, c'est l'amélioration marquée de l'offre en équipements publics qui a transformé les perceptions de la population à l'égard de Regent Park. L'ajout de terrains de cricket, en cours de planification, pour répondre à la demande des résidents pour qui ce sport est très important dans leur pays d'origine, présente un bel exemple.

Enfin, la conservation du nom Regent Park, demandée par les résidents du quartier, comporte une dimension identitaire importante. En conservant le nom du quartier, les acteurs impliqués dans le projet ont souhaité préserver cette identité.

Analyse approfondie de la population desservie

Le profil de la population qui sera desservie directement par les équipements publics sur le site du projet demeure inconnu, compliquant l'identification des besoins spécifiques auxquels les équipements publics devront répondre. Une analyse approfondie des besoins en équipements publics devrait ainsi être réalisée à l'échelle du secteur Namur-De la Savane, lequel fait l'objet d'une planification détaillée visant à améliorer le domaine public et à diversifier les activités urbaines.

La méconnaissance des besoins provenant de l'absence d'une population déjà établie sur le site peut toutefois être l'occasion d'attirer une population distincte par le biais des équipements publics particuliers.

Dans plusieurs cas étudiés, soit Västra Hamnen et Prairie-au-Duc, l'administration municipale s'est étonnée du profil de la population attirée par le projet. Par exemple, un nombre beaucoup plus élevé de familles s'est établi à Västra Hamnen, suite à la réalisation de la première phase (Bo01). Malgré les nombreux espaces publics aménagés, très peu de services adaptés aux familles ont été prévus. La Ville de Malmö a dû faire preuve de flexibilité pour intégrer davantage de services dans les phases de développement subséquentes.

Conserver une flexibilité dans la planification et se donner les moyens de s'adapter au fil de la réalisation du projet sont les clés pour assurer une offre adaptée aux besoins de la population. La mise en place de bilans permettant d'évaluer l'atteinte des objectifs est une manière efficace d'améliorer le projet en continu et de répondre aux enjeux futurs. L'offre en équipements publics devrait également répondre aux besoins des divers segments de la population.

L'approche 8-80

L'intégration de normes découlant de l'approche 8-80 vise à créer des espaces publics sécuritaires et conviviaux autant pour les personnes âgées de 8 ou de 80 ans. Axée sur le bien-être de la population, cette approche a pour objectif l'amélioration de la qualité de vie en accroissant la mobilité et les espaces publics afin de créer des communautés au sein desquelles l'égalité, la santé et le dynamisme constituent des priorités. C'est sur cette approche que s'est appuyée la conception des équipements publics de Regent Park et cette démarche est devenue la norme dans les projets d'aménagement urbain.

L'intégration de cette approche novatrice où les espaces publics sont conçus autant pour un enfant de 8 ans que pour une personne de 80 ans pourrait non seulement s'avérer un moyen efficace de répondre aux besoins de chacun, mais aussi d'identifier la Ville de Montréal en tant qu'organisation faisant preuve d'un fort leadership pour construire une véritable ville à échelle humaine.

Communication d'une vision achevée du projet

Dans le but de mieux gérer les attentes de la population envers le projet et son exemplarité, la communication d'une vision claire et achevée du projet devrait être entamée au tout début du processus de planification. Dans un premier temps, la concertation autour de l'élaboration de cette vision permettrait de mieux cerner les aspirations des citoyens et des clientèles visées. Cette vision aurait un effet rassembleur autour du projet, tout en assurant sa promotion. La communication de cette vision sera également déterminante dans la collaboration avec les promoteurs privés.

Dans un deuxième temps, la création de plateformes de communication variées et accessibles permettent d'informer les citoyens en continu avant, pendant et durant les travaux.

Le magazine *Transformation(s)* de Prairie-au-Duc

Une opération de communication novatrice a été mise en œuvre pour l'ensemble des projets de revitalisation réalisés sur l'Île de Nantes. En plus de la création d'un espace d'exposition des projets, une publication trimestrielle intitulée *Transformation(s)* aborde différentes thématiques, dont la mobilité, la mixité sociale et la conception des espaces publics, en plus d'informer les lecteurs sur l'avancement des chantiers. L'explication de la vision pour les différentes composantes des projets favorise l'adhésion citoyenne au développement du projet et suscite un intérêt continu pour les chantiers de longue durée.



Figure 20 - Publication trimestrielle de l'Île de Nantes

Stratégie pour la composition et la localisation des équipements publics

La logique derrière la composition et la localisation des équipements publics devrait favoriser la mobilité et plus largement, la santé des citoyens. La stratégie adoptée devrait ainsi viser les objectifs suivants :

- Assurer l'accès aux équipements publics dans un rayon favorisant les déplacements actifs à l'intérieur du quartier pour l'ensemble des résidents;
- Susciter la rencontre entre les résidents;
- Minimiser les nuisances liées à la circulation de véhicules pour l'entretien et l'approvisionnement à proximité des équipements collectifs.

Les projets centralisant les équipements publics ont entraîné, à différents niveaux, une décentralisation de certains services dont les écoles, les garderies et les services de soins de santé. À titre d'exemple, la construction du quartier Regent Park à Toronto, autour d'un parc non-programmé adjacent aux équipements récréatifs et culturels qui desservent une population métropolitaine, vise à structurer le quartier autour d'un pôle central de grande envergure. Les autres équipements publics (garderies, écoles, terrains sportifs) sont décentralisés dans le quartier et reliés par un réseau d'espaces verts et d'espaces piétonniers.

La réflexion derrière la mobilité sur le site doit être attachée à une politique de transport globale afin d'assurer la combinaison efficace de plusieurs modes de transport. Celle-ci sera déterminante pour la conception d'une trame de rue qui reconnecte le site aux quartiers limitrophes et qui permet de renforcer l'utilisation des infrastructures de transport en commun à proximité. Cette stratégie ne peut cependant pas être réfléchie sans avoir déterminé la composition, la localisation et le rayonnement des équipements publics et collectifs.

Enfin, la stratégie adoptée doit comporter une dimension physique, mais également temporelle, afin de garantir une offre en équipements publics dès que la construction du projet est amorcée. Dans les projets étudiés, la qualité de cette offre a suscité un intérêt pour les développeurs.

Le concept de mail piétonnier de Blatchford

Le nouveau quartier Blatchford à Edmonton prévoit pour chacune des phases de construction, la réalisation d'une section d'un quartier résidentiel articulé autour d'un mail aménagé pour accueillir une diversité d'espaces verts et d'espaces récréatifs. Ce lieu de rencontre et de détente constitue également une zone tampon entre le boulevard principal du quartier et les résidences assurant l'intimité des résidents, ainsi que la sécurité des déplacements actifs et des activités proposées par ce lieu central. Ce mail où s'enchaînent divers espaces publics sera connecté à un réseau d'équipements publics à l'échelle du quartier. L'aménagement d'un mail piétonnier à chacune des phases de construction permet également d'assurer l'accès à une offre en espaces publics pour les résidents qui s'installent dans le quartier avant que sa réalisation ne soit complétée.

Phasage des équipements publics et du développement résidentiel

La stratégie adoptée doit comporter une dimension physique, mais également temporelle qui permet d'assurer une offre en équipements publics dès que la construction du projet est amorcée. Dans les projets étudiés, la qualité de cette offre a suscité un intérêt auprès des développeurs.

L'accès aux différents équipements publics offre une qualité de vie aux premiers résidents qui vivront durant plusieurs années à proximité des chantiers. La création d'un sentiment d'appartenance grâce à une offre en équipements publics déjà bien ancrée dans le quartier devrait figurer parmi les objectifs d'aménagement pour un projet de cette envergure.

La mise en œuvre d'un plan de mesures de mitigation des travaux s'avère nécessaire pour assurer la cohabitation de la réalisation des phases de développement du site et l'appropriation de celui-ci par de nouveaux résidents.

Les séquences du développement doivent assurer l'accessibilité en tout temps entre les équipements publics et les résidences et encourager la mobilité active et partagée sur le territoire. Des connexions avec les secteurs adjacents et les infrastructures de transport doivent être créées en priorité afin d'attirer une population dès le début du projet.

Les mesures de mitigation mises en place à Regent Park

Les projets qui ont intégré dès les deux premières phases de développement des équipements publics locaux et d'envergure régionale ont vu le rythme de développement par les promoteurs privés s'accélérer. C'est le cas de Regent Park, qui a d'abord intégré plusieurs services publics locaux en première phase, puis construit les espaces verts et les équipements publics centraux au quartier en phase seconde. En intégrant dès la deuxième étape de construction la presque totalité des équipements publics, la Ville a voulu garantir rapidement l'accès à une offre complète en équipements et en services publics.

Pour améliorer la cohabitation entre les chantiers et les résidents déjà installés à proximité, la Ville de Toronto a développé les mesures de mitigation suivantes :

- Interdiction pour les camions de circuler dans les zones scolaires;
- Site Web destiné à informer de l'avancement des travaux et des rues fermées;
- Surveillance des travaux par caméra accessible en ligne.

Mutualisation des services et des équipements entre les différents partenaires

La mutualisation de services publics peut être une solution à un budget limité en permettant d'abriter sous un même toit divers équipements complémentaires. Toutefois, cette stratégie ne se limite pas au partage physique des espaces, mais nécessite de créer une synergie entre les différentes fonctions du bâtiment, parfois publiques, privées et semi-privées.

Dans les projets étudiés, cette stratégie vise à créer un point central et attractif dans le quartier en rassemblant plusieurs équipements publics.

L'architecture du bâtiment a pour fonction d'articuler la cohabitation de plusieurs services. Ainsi, avant même que soit conçu le bâtiment, un schéma des relations entre les services doit être établi. Plusieurs modèles de gestion d'espaces mutualisés existent, notamment la création d'une entité parapublique qui aurait le mandat d'administrer différents services.

L'école communautaire de Rivierenbuurt

Aux Pays-Bas, la complémentarité de plusieurs équipements, notamment les écoles, les bibliothèques, les services de soins de santé et le centre communautaire, a donné lieu à de nombreux projets d'une grande qualité architecturale où la mutualisation des services est favorisée. Construite dans le cadre d'un projet de requalification d'un quartier de La Haye aux Pays-Bas, l'école Brede Buurtschool Plus 03 est beaucoup plus que l'extension de l'école existante. Elle a été conçue comme le cœur de la communauté. Plus encore, l'école est réfléchie comme un environnement social complexe qui, au-delà du bâtiment, accueille une infrastructure sociale composée de l'ensemble des services offerts à la communauté. Le bâtiment regroupe une école primaire dont la bibliothèque peut servir à différentes fonctions au cours d'une journée soit un centre communautaire, une garderie, un centre médical ainsi que les locaux d'une organisation de bienfaisance et plusieurs associations sportives. Le hall d'entrée est considéré comme le salon du quartier. Des événements, des conférences et des activités communautaires y sont organisés à l'extérieur des heures de classe. Enfin, le design vise à assurer le confort et la fonctionnalité des espaces autant pour les jeunes que pour les personnes âgées.



Figure 21 - Hall d'entrée de l'école communautaire de Rivierenbuurt

Flexibilité des espaces et lieux transitoires

La flexibilité des espaces prend plusieurs formes dans les projets étudiés. Dans tous les cas, ces projets soulèvent le rôle que peut jouer l'intégration de lieux transitoires et d'espaces flexibles dans la création d'un sentiment d'appartenance pour la population. Ces espaces permettent à la population d'occuper certains lieux tout au long de la réalisation du projet, participant rapidement à la vie urbaine.

L'identification d'espaces flexibles dans plusieurs bâtiments mixtes pour des équipements publics additionnels a été incorporée au plan de développement de Southeast False Creek à Vancouver. Bien que le modèle d'implantation des équipements favorise une localisation centrale des équipements publics, plusieurs espaces supplémentaires ont été intégrés au rez-de-chaussée de bâtiments mixtes décentralisés pour éventuellement accueillir des garderies ou d'autres services dédiés aux enfants, selon l'évolution des besoins. Ce projet a également prévu un centre spirituel flexible dont l'objectif est de répondre aux différents besoins des communautés culturelles présentes dans le quartier.

Pour la Ville de Montréal, l'adoption d'un programme d'urbanisme transitoire permettrait de favoriser l'appartenance citoyenne en rendant les lieux accessibles au public, tôt dans la réalisation du projet.

Les lieux transitoires de Prairie-au-Duc

Afin d'assurer une vie urbaine dynamique, le projet Prairie-au-Duc a prévu l'aménagement de lieux de travail transitoires dans des bâtiments existants, avant que ceux-ci ne soient réhabilités pour accueillir de nouvelles fonctions. En prévoyant un budget pour aménager des espaces de travail partagés dans un ancien hangar, l'idée était de répondre aux besoins immédiats, créer d'emblée un sentiment d'appartenance au nouveau quartier en cours de développement et favoriser l'émergence d'une vie citadine dans les premières phases complétées.

Participation citoyenne en continu

Le projet se présente comme une occasion d'innover sur le plan de la participation citoyenne et d'adopter des outils permettant d'offrir aux citoyens de nouveaux moyens pour se faire entendre. Or, l'absence de population actuellement sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal complexifie l'identification des besoins spécifiques des futurs résidents et les moyens à employer pour les joindre à cette étape du projet.

Si pour élaborer une vision commune de développement la concertation avec la population est nécessaire en amont du projet, le maintien d'un dialogue avec les nouveaux résidents du quartier l'est tout autant. L'interrelation permet de juger des besoins évolutifs des citoyens, d'analyser les impacts des premières phases de développement et, enfin, d'apporter des ajustements à la planification, le cas échéant.

La composition des personnes intéressées par le projet peut nécessiter une adaptation du modèle de concertation. Par exemple, dans le cas du projet de Toronto où la présence d'une communauté issue majoritairement d'autres pays était concernée par le projet de redéveloppement de Regent Park, des interprètes ont été sollicités durant chacune des activités de concertation.

Monitoring avec les parties prenantes

Le processus d'évaluation continu mis en place une fois la première phase de développement du projet réalisé permet de le faire non seulement évoluer selon les besoins, mais d'en faire l'examen en tant que modèle de développement urbain approprié. Les composantes à évaluer, les cibles et les indicateurs à mettre en place devraient être prévus en parallèle à la planification du projet afin d'assurer une continuité dans le monitoring.

La formation de personnes pouvant assurer les suivis et la communication des résultats constituent deux conditions de succès du monitoring.

Le modèle de concertation de Prairie-au-Duc

La création du Hangar 32, un lieu d'exposition et de médiation des projets sur l'Île de Nantes, a permis d'offrir un lieu d'échanges avec la population tout au long du développement des projets. Localisé dans un bâtiment mixte où l'on retrouve des restaurants, des bars et des bureaux, ce lieu accueille des visiteurs continuellement. En plus de rendre accessible des maquettes et autres objets de compréhension des projets, des activités de design collaboratif allant de la vision générale des projets à des activités de co-design architecturaux ont été organisées. Nommée *Dialogue Citoyen*, la méthode de travail suit une stratégie de concertation s'apparente à un processus de coconception impliquant l'ensemble des acteurs.

L'expérience de monitoring à Västra Hamnen

Un modèle complet de suivi de la performance du projet a été mis en place par la Ville de Malmö. Si cela a permis d'apporter des ajustements au fil du projet, les coûts et la complexité associés au monitoring rendent difficile sa mise en œuvre à long terme. Le Hangar 32 de Prairie-au-Duc constitue une manière alternative d'assurer le monitoring du projet, moins complexe et plus près de la réalité des citoyens. Bien qu'il ne permette pas un suivi précis et quantitatif de la performance du projet sur les plans environnemental, social et économique, il offre un monitoring pertinent au niveau des retombées sociales.



Figure 22 - Activité de participation citoyenne à Prairie-au-Duc

Gestion de la circulation et du stationnement

La composition et la localisation des équipements publics affectent la circulation et le choix de différents modes de transport planifiés. La stratégie de mobilité doit découler de la vision du projet. La composition des équipements publics peut ainsi comprendre un réseau d'espaces publics où l'efficacité des déplacements actifs est mise de l'avant, de manière à réduire les déplacements en automobile sur de courtes distances.

Les normes d'implantation de stationnements peuvent avoir un effet relatif sur la gestion de la circulation. Cela s'est avéré à Regent Park où l'absence de stationnements desservant le centre aquatique n'a aucunement affecté son taux de fréquentation. Cette situation a même encouragé les citoyens à choisir des modes de transport alternatifs et actifs. À Prairie-au-Duc, la gestion des stationnements par la mutualisation et la réduction du nombre d'espaces offerts ont eu aussi des effets positifs sur l'adoption de modes de transport alternatifs à la voiture.

La réintroduction des ruelles à Regent Park

Le projet de Regent Park a été l'occasion de réintégrer les ruelles dans le plan d'aménagement. À partir des deux îlots qui composaient autrefois Regent Park, 24 petits îlots ont été créés, au travers desquels des ruelles ont été aménagées dans le but de structurer un réseau d'espaces publics desservant les résidences et offrant des espaces d'intimité. Désignées *Living Lanes*, ces ruelles constituent un réseau de déplacements actifs sécuritaires et conviviaux connectant les équipements publics de plus grande envergure.



LIVING LANE

Figure 23 - Concept de *Living Lanes* à Regent Park

Aménagement urbain et architecture

Les exigences en matière de qualité architecturale concernent l'accessibilité des bâtiments, les mesures d'efficacité énergétique, l'aménagement extérieur et paysager ainsi que la qualité des matériaux et du design. Par exemple, l'aménagement des espaces situés au rez-de-chaussée des bâtiments devra assurer une relation visuelle avec les piétons et vice versa. La collaboration des développeurs pour le respect de ces exigences sera déterminante pour assurer l'attractivité du quartier.

Par l'intégration des critères architecturaux lors de la vente des terrains, la Ville assurera une connectivité entre les espaces publics et les bâtiments afin de conserver une perméabilité dans les îlots construits.

La qualité de l'aménagement urbain se traduit à la fois par les composantes visuelles et par le confort et la sécurité qu'ils procurent en contexte de nordicité. Selon l'urbaniste Jan Gehl, la qualité des espaces publics réfère à l'intégration des préoccupations suivantes :

- Un environnement aménagé en vue de contrer les désagréments liés à la circulation, la violence urbaine et la criminalité;
- Des espaces appropriés et bien conçus offrant des conditions favorables pour relaxer, socialiser et se divertir;
- L'attrait de l'espace par l'échelle des immeubles et des espaces urbains, la création de microclimats et les expériences sensorielles positives (qualité du design et des détails, qualité des matériaux, vues agréables et composantes naturelles).

La stratégie de ville d'hiver d'Edmonton

En 2010, la Ville d'Edmonton a pris la décision de mettre en valeur sa nordicité et d'entreprendre une démarche l'amenant au rang de ville modèle en matière d'aménagement hivernal. La stratégie de la Ville d'Edmonton visait à créer une image forte pour mettre en valeur le territoire. Celle-ci se décline dans la création d'opportunités économiques dans les espaces publics et de lignes directrices pour un design hivernal assurant la sécurité, le confort et l'attrait des équipements publics.

Fruit d'une démarche de concertation citoyenne, cette stratégie intègre, notamment l'utilisation de la neige comme ressource, l'entretien d'un réseau de transport actif hivernal, l'intégration de solutions de réchauffement dans les espaces publics et la création d'opportunités économiques permanentes et temporaires dans certains espaces publics.

Intégration de mesures écologiques

Une façon de participer à la transition climatique serait de créer un quartier intégrant les déplacements actifs et partagés. De plus, l'intégration de solutions technologiques pourrait être à la fois un moyen d'améliorer la résilience de l'aménagement urbain et des bâtiments face au défi climatique et de faire de la faible empreinte écologique des équipements publics un facteur d'attractivité assuré pour ce nouveau quartier.

Ces innovations peuvent prendre la forme de mesures améliorant la qualité de l'air, la gestion des eaux pluviales et la réduction des îlots de chaleur, favorisant par ailleurs le confort des espaces publics.

Les mesures écologiques contribueront à contrer les effets négatifs des changements climatiques.

La création d'un modèle en matière d'écologie urbaine

La Ville de Malmö a mis en place des exigences élevées par rapport à l'intégration d'innovations environnementales capables d'améliorer l'efficacité écoénergétique des bâtiments. Bien que cela ait eu pour effet de créer un parc immobilier haut de gamme, qui a nécessité la mise en place d'ajustements pour un meilleur accès au quartier lors des phases subséquentes, ces innovations ont permis d'établir de nouvelles lignes directrices pour les projets développés dans les années suivantes, réduisant l'impact environnemental des projets pour l'ensemble de la ville.

Gestion de projet

La complexité du modèle de gouvernance montréalais et la diversité d'acteurs impliqués dans la planification du projet requièrent la création d'un environnement de travail collaboratif et transparent. La définition des tâches et des expertises de chacun des acteurs constitue une étape importante dans la planification et assure la rapidité et l'efficacité du travail. À partir des expertises de chacun des services et des directions, un travail de concertation devrait être réalisé aux étapes clés de l'avancement du projet. La création d'équipes dédiées s'arrimant aux acteurs concernés qui entreront en jeu à différents moments de la planification pourrait être une solution de réussite du projet.

Considérant l'implication des acteurs privés dans la réalisation du projet, des normes visant à assurer la qualité de l'architecture et de l'aménagement urbain devraient être exigées pour les développeurs.

L'approche de coconception

La coconception est une approche consultative et participative reconnue, tant pour le secteur privé que pour les administrations publiques. Cela témoigne d'un changement fondamental dans le processus de conception d'un projet alors qu'une variété d'acteurs peuvent contribuer tant à la définition d'une problématique qu'à sa solution. L'utilisateur, à titre d'expert de son milieu, est placé au centre du processus de conception. L'approche va au-delà de la consultation en construisant une vision commune et en renforçant la collaboration entre les acteurs impliqués.

Il existe diverses stratégies de concertation. La Ville de Malmö a choisi le *Creative Dialogue*. Cette approche de intégrée permet à l'ensemble des acteurs d'un milieu de travailler en commun et de joindre leurs expertises pour l'élaboration d'un projet.

Synthèse des conditions de succès relevées dans les projet étudiés

Inspirations identitaires et culturelles du projet

L'état des bâtiments de Regent Park ne permettant pas leur récupération, la Ville de Toronto a plutôt travaillé à mettre en valeur la richesse identitaire et culturelle qui caractérisait le quartier. La conservation du nom Regent Park visait par ailleurs à préserver son patrimoine.

L'analyse approfondie de la population desservie

Le profil de la population n'étant pas entièrement connu au moment de la planification, la Ville de Toronto a choisi d'intégrer des équipements publics pour rejoindre une population diversifiée et atteindre ses objectifs en matière de mixité socioéconomique. L'approche 8-80 visant à concevoir des espaces autant adaptés à un enfant de 8 ans qu'à une personne de 80 ans a également été privilégiée afin de répondre aux besoins de chacun.

Communication d'une vision achevée du projet

Une approche de communication innovante a été adoptée pour les projets de redéveloppement urbain de l'Île de Nantes, dont fait partie Prairie-au-Duc. Celle-ci comprend la création d'une publication trimestrielle abordant différentes thématiques en lien avec la réalisation du projet. Le format et le contenu de la publication visent à intéresser la population aux composantes du projet et à son avancement.

Stratégie pour la composition et la localisation des équipements publics

La stratégie adoptée pour la construction du quartier Blatchford à Edmonton vise à offrir un ensemble d'équipements publics aux nouveaux résidents à chacune des phases de construction. La réalisation d'une partie d'un quartier résidentiel, articulé autour d'un mail piétonnier où divers espaces verts et récréatifs sont aménagés, permet aux résidents de profiter de lieux de rencontre et d'espaces piétonniers sécuritaires tout au long de la réalisation du projet.

Phasage des équipements publics et du développement résidentiel

En intégrant les équipements publics dès les premières phases de construction de Regent Park, la Ville de Toronto a voulu garantir l'accès à une offre complète de services pour les premiers résidents. Ce choix a eu pour effet d'en faire rapidement un quartier attractif. Diverses mesures de mitigation ont été adoptées afin d'assurer la qualité de vie des nouveaux résidents.

Mutualisation des services et des équipements entre les différents partenaires

Aux Pays-Bas, la mutualisation des services publics est une pratique courante. À La Haye, l'école de Rivierenbuurt est conçue comme le cœur de la communauté. Celle-ci a été planifiée pour accueillir de nombreux services, dont une bibliothèque, un centre communautaire, une garderie, un centre médical et les locaux des organismes communautaires et sportifs.

Flexibilité des espaces et lieux transitoires

À Prairie-au-Duc, l'aménagement de lieux de travail transitoires dans des bâtiments qui devaient être réhabilités a permis de répondre à des besoins immédiats, créer un sentiment d'appartenance au quartier et favoriser l'émergence d'une vie citadine dynamique avant que le projet soit complété.

Participation citoyenne en continu

La création d'un lieu d'exposition et de médiation rassembleur sur l'Île de Nantes a été la base de la démarche participative adoptée pour le projet Prairie-au-Duc. Situé dans un bâtiment qui connaissait déjà un fort achalandage, l'espace a attiré de nombreux visiteurs voulant participer aux activités de design collaboratif proposées.

Monitoring avec les parties prenantes

La Ville de Malmö a mis en place un programme complet de suivi de la performance du projet de Västra Hamnen, permettant ainsi d'apporter des ajustements au fil de la réalisation du projet. Le modèle adopté pour le projet Prairie-au-Duc, moins complexe et moins coûteux, permet aussi d'assurer un monitoring pertinent au plan des retombées sociales.

Gestion de la circulation et du stationnement

Dans le but de soutenir la mobilité active à Regent Park, la Ville de Toronto a créé un large réseau d'espaces publics. Parmi ces espaces publics, des ruelles ont été aménagées afin d'offrir aux résidents des espaces de rencontre et d'intimité et d'améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements à pied et à vélo à l'intérieur du quartier.

Aménagement urbain et architecture

La politique adoptée par la Ville d'Edmonton intitulée *For the love of winter* vise à mettre de l'avant la culture nordique, notamment par l'aménagement urbain. Le projet Blatchford respecte les principes énoncés dans la politique de la Ville. Les équipements publics sont conçus pour être attractifs, confortables et sécuritaires tout au long de l'année.

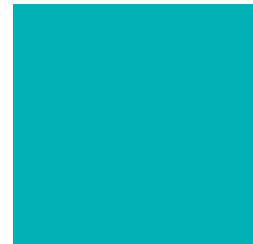
Intégration de mesures écologiques

Les innovations environnementales mises en œuvre à Västra Hamnen ont permis d'établir de nouvelles lignes directrices en aménagement urbain et en architecture pour les projets planifiés à Malmö pour les années subséquentes.

Gestion de projet

En privilégiant la gestion municipale du projet, la Ville de Malmö a voulu rassembler les expertises de chacun des acteurs du projet. L'approche privilégiée, le *Creative Dialogue*, est une approche de conception intégrée qui permet aux différents services de travailler ensemble et de mettre en commun leurs connaissances.

Conclusion



Ce rapport, incluant les fiches détaillant les précédents retenus, a été élaboré de manière à documenter le volet des équipements publics pour le développement du quartier Namur-Hippodrome. Ce document constitue un intrant à la démarche de planification des équipements publics. Il souligne l'importance de réfléchir sur la composition et la localisation des équipements publics en amont de la démarche de planification, tout en exposant différentes stratégies et pratiques pour l'intégration des équipements publics dans différents projets de redéveloppement majeurs. Prenant en compte les contextes particuliers de ces projets novateurs et les défis et contraintes auxquels sera confrontée la Ville de Montréal, le rapport établit des conditions de succès pour l'intégration des équipements publics dans le projet de développement du quartier Namur-Hippodrome.

La prochaine étape de la démarche de planification vise à informer et consulter la population au sujet de la vision de développement pour ce projet d'envergure. Cette étape charnière contribuera à l'avancement de la réflexion sur les équipements publics, amorcée avec ce rapport. La parole est maintenant donnée aux citoyens.

Sources bibliographiques

8 80 Cities (s.d.). *Creating cities for all*. Adresse URL : <https://www.880cities.org/>.

Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) (2018) *Développement de l'ancien site de l'Hippodrome: évaluation préliminaire des besoins en équipements collectifs*. Direction de la culture, des sports, des loisirs et du développement social.

Atelier PRO Den Hague (2 octobre 2019). Entrevue téléphonique avec Dorte Kristensen, architecte.

City of Edmonton (2013). *For the love of winter: WinterCity Strategy Implementation Plan*. Adresse URL: https://www.edmonton.ca/city_government/documents/PDF/TheLoveofWinter-ImplementationPlan.pdf.

Collectivités Viables (s.d.). *Trame urbaine*. Adresse URL: <http://collectivitesviables.org/articles/echelle-humaine.aspx>.

Enclume (2019). *Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables - rapport final*.

Fahey et associés (2018). *Caractérisation fonctionnelle et paysagère du secteur de planification Namur– De la Savane*.

Gehl, Jan (2012). *Pour des villes à échelle humaine*, Les éditions Écosociété.

Île de Nantes (s.d.). *Concevoir l'espace public autrement, Transformation(s)*, no. 22. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/le-mag-transformations/>.

Île de Nantes (s.d.). *Le secteur Prairie-au-Duc / Parc des chantiers et tous ses projets*. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/quartier/prairie-au-duc-parc-des-chantiers/>.

Pirro, R. (4 octobre 2019). *Montréal veut un secteur Namur-Hippodrome carboneutre*, La Presse. Adresse URL: <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201910/04/01-5244070-montreal-veut-un-secteur-namur-hippodrome-carboneutre.php>

Rayside Labossière (2015). *Blue Bonnets: de la vision à la réalité: compte rendu du forum citoyen sur l'avenir du site de l'hippodrome*.

Ville de Montréal (2019). *Interventions municipales en accessibilité universelle 2019-2020*. Adresse URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/D_SOCIAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DIVERSITE_INCLUSION_ACCUNIV.PDF.

Ville de Montréal (2019). *Plan d'action en développement social 2019-2020 : Rassembler Montréal*. Adresse URL: http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/D_SOCIAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/23937_PLAN_D'ACTION_DEVSOCIAL_2019-20_WEB.PDF.

Ville de Montréal (2018). *Projet pilote de l'intégration de l'ADS+ : la Ville de Montréal revoit son processus décisionnel pour prévenir les discriminations systémiques*. Adresse URL : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=30963.

Ville de Montréal (2014). *Le site de l'hippodrome de Montréal: énoncé de l'intérêt patrimonial*, Division du patrimoine.

Ville de Montréal (2014). *Orientations de conservation et de mise en valeur: site de l'hippodrome*, Division du patrimoine.

Ville de Montréal (s.d.). *Règlement pour une métropole mixte*. Adresse URL : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9337,143039283&_dad=portal&_schema=PORTAL.

Ville de Montréal (s.d.). Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire.

Sources iconographiques

Page 1: Site de l'ancien hippodrome de Montréal

CTV News Montreal, <https://montreal.ctvnews.ca/montreal-unveils-its-plans-for-the-city-s-first-carbon-neutral-community-1.4624851>

Page 6: Vue des tribunes de l'hippodrome Blue Bonnets, vers 1907

Musée McCord, <http://collections.musee-mccord.qc.ca/fr/collection/artefacts/MP-0000.873.9>

Page 7: Vue aérienne de l'hippodrome et son environnement

Google Earth Pro, 2018

Page 10: Regent Park, Toronto

Daniels, <https://danielshomes.ca/daniels-communities/featured-communities/regent-park>

Blatchford, Edmonton

CBC News Edmonton, <https://www.cbc.ca/news/canada/edmonton/northwest-edmonton-s-blatchford-lake-project-losing-wave-of-support-1.3336693>

Prairie-au-Duc, Nantes

SAMOA, <https://www.iledenantes.com/quartier/prairie-au-duc-parc-des-chantiers/>

Västra Hamnen, Malmö

Ville de Malmö

Page 11: Site de l'ancien hippodrome de Montréal

Wikipedia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Hippodrome_de_Montr%C3%A9al

Page 12: Île de Nantes

Anne Mie Depuydt, uapS, <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?id=31470&p=31>

Page 17: Ancien bâtiment de l'hippodrome de Montréal

Olivier Jean, *La Presse*, <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201910/04/01-5244070-montreal-veut-un-secteur-namur-hippodrome-carboneutre.php>

Page 18: Vue du site de l'ancien hippodrome de Montréal

Pedro Ruiz, *Le Devoir*, <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/431916/megacentre-commercial-15-40-developpons-une-vision-d-ensemble-pour-cdn-ndg>

Page 25: Rayons de marchabilité

Commission scolaire de Montréal, 2019

Page 26: Scène hivernale à la place Shamrock, Ville de Montréal

Mélanie Dusseault, Ville de Montréal, <http://ville.montreal.qc.ca/anous/articles/celebrer-lhiver-dans-la-rue>

Page 30: Site de l'ancien hippodrome de Montréal

Les Affaires, <https://www.lesaffaires.com/blogues/diane-berard/agriculture-urbaine-des-melons-d-oka-a-l-ancien-hippodrome/611032>

Page 31: Les Nefs de Prairie-au-Duc, Nantes

Île de Nantes, <https://www.iledenantes.com/operations/les-nefs/>

Page 34: Publication trimestrielle des projets de l'Île de Nantes

Île de Nantes, <https://www.iledenantes.com/le-mag-transformations/>

Page 37: École Rivierenbuurt, La Haye, Pays-Bas

Atelier Pro, <https://www.atelierpro.nl/nl/projects/25/Buurt-en-kindcentrum-plus-O3-rivierenbuurt>

Page 39: Activité de participation citoyenne, Prairie-au-Duc, Nantes

Vincent Jacques, SAMOA, <https://www.iledenantes.com/le-projet-de-lile/les-acteurs-du-projet-urbain/>

Page 40: Concept de *Living Lanes* à Regent Park

True Condos, <https://truecondos.com/du-east-boutique-condominiums/du-east-boutique-condos-in-regent-park-by-daniels-living-lane-regent-park-life-team/>

01 – Regent Park

Toronto, Canada

Recherche documentaire de précédents en matière de composition
urbaine des équipements publics

Planification des équipements publics sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal 

DESCRIPTION DU PROJET

“

Caractéristiques principales

Regent Park est un ancien quartier de logements sociaux qui a fait l'objet d'une revitalisation complète. L'objectif recherché était d'en faire un quartier mixte rassemblant une population diversifiée et d'offrir des services et équipements publics de qualité.

Genèse du projet

La concentration de la pauvreté, la désuétude des bâtiments et des infrastructures et la pression immobilière au centre-ville ont amené la Ville de Toronto à entreprendre cet important projet de redéveloppement d'un ancien quartier de logements sociaux.

Similitudes avec l'ancien site de l'hippodrome et le contexte montréalais

Regent Park est un quartier entièrement redessiné situé à proximité du centre-ville de Toronto. Il est bordé par des axes de circulation importants et des infrastructures de transport en commun structurantes.

Date de réalisation

2005 - 2030

Superficie

28 hectares

Population

17 000 habitants

Nombre de logements

7 931 unités

Typologie de bâtiments

Typologies variées de moyenne à haute densité, selon le type de rue

Vocation

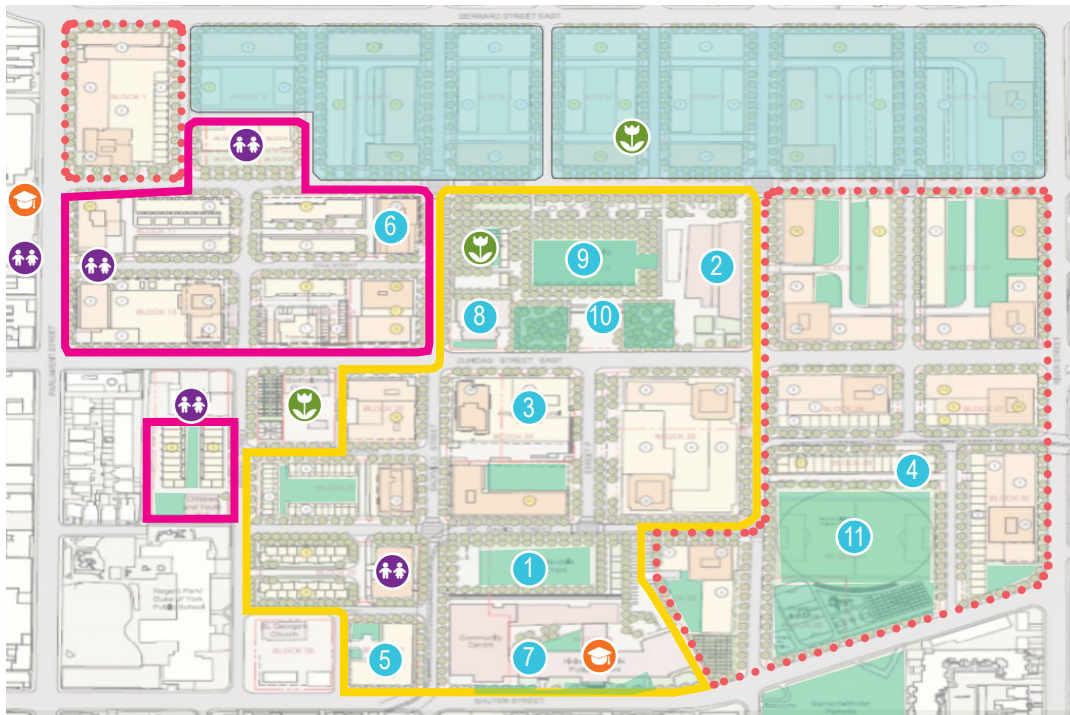
Quartier mixte offrant une diversité de typologies résidentielles

The community is buzzing with renewed energy and enthusiasm, and I'm confident the revitalization will bring continued benefits to Regent Park residents, their neighbours and the city as a whole.”

Pam McConnell,

Membre du Toronto City Council

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS



Légende

- | | |
|--|------------------------------|
| 1 Aires de jeux sportifs | 9 Parc non-programmé |
| 2 Centre aquatique | 10 Place publique |
| 3 Centre artistique et culturel Daniels Spectrum | 11 Terrains d'athlétisme |
| 4 Centre d'activités pour les jeunes | Établissement d'enseignement |
| 5 Centre communautaire | Garderie |
| 6 Community Food Center | Jardin communautaire |
| 7 École primaire Nelson Mandela | Espace vert |
| 8 Parc à chiens | |

Phasage

- | | |
|------------------------|-----------------------------------|
| Phase 1 2006 - 2012 | Phase 3 - En cours 2014 - 2021 |
| Phase 2 2009 - 2018 | Phases 4 et 5 2019 - 2030 |

Équipements collectifs



La configuration des équipements collectifs forme un ensemble situé au centre du quartier.

Parcs et espaces verts



Les parcs et espaces verts constituent des espaces ouverts et visibles et sont situés à proximité des équipements publics.

Trame de rue



La mobilité active est priorisée grâce à différentes mesures, dont l'intégration du concept de ruelles *Living Lane*.

Mixité des usages



Les bâtiments de gros gabarit incluent au rez-de-chaussé des commerces et des services publics, notamment des garderies.

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

01 REGENT PARK



Daniels Spectrum

Le Daniels Spectrum est un centre culturel et artistique de 5 575 m² qui comprend des espaces de performances artistiques et culturelles, des galeries d'art, des salles de spectacle et d'exposition, ainsi que des salles pouvant accueillir une diversité d'activités culturelles destinées à la communauté (école de musique, festivals, locaux pour le *Collective of Black Artists*, *Native Earth Performing Arts* et plusieurs locaux d'agences communautaires). Le bâtiment est certifié LEED Silver et est accessible universellement.



Centre aquatique

Conçu comme un pavillon de parc, le centre aquatique se situe au cœur du quartier. Il offre 2 600 m² d'espaces aquatiques sportifs, récréatifs et thérapeutiques. Le centre répond également aux besoins des différentes communautés culturelles en offrant des espaces de baignade privés. Il s'agit du premier équipement public au Canada où des vestiaires universels ont été aménagés. L'ouverture et la visibilité des espaces intérieurs visent à assurer la sécurité.



Parc non-programmé

Le parc Regent est central au quartier et est encadré de lieux culturels et communautaires (Centre aquatique, Daniels Spectrum). Il comprend des espaces dédiés à l'agriculture urbaine et des terrains de jeux. Grâce à sa localisation et au réaménagement des rues donnant la priorité aux déplacements actifs, le parc et les installations publiques sont facilement accessibles. Ce parc est relié aux terrains sportifs de l'école Nelson Mandela par un parc linéaire aménagé le long du boulevard Regent Park.



Centre communautaire

Ouvert en 2016, ce centre communautaire de 5 500 m² agit comme un lieu central pour la communauté. Il comprend des installations récréatives, un centre d'emploi, un service de garde pour enfants et un hall pouvant être loué pour des événements, connecté au parc de l'école publique Nelson Mandela. Des jardins communautaires sont également aménagés sur le toit du bâtiment.



LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

01 REGENT PARK



Community Food Centre

Situé en bordure du parc non-programmé au cœur du quartier, à proximité des jardins communautaires, le *Community Food Centre* est géré par un organisme qui offre différents services liés à la sécurité alimentaire.



Terrains d'athlétisme

Cet espace de 2,4 hectares a été ajouté en cours de réalisation du projet, en raison de la création d'un partenariat avec l'équipe des *Toronto Maple Leafs*. Ce nouvel espace public comprend des terrains sportifs et un anneau de glace.



Jardins communautaires

Des jardins communautaires sont intégrés à l'aménagement du parc Regent Park, central au quartier. En plus de parcelles allouées aux résidents, différents bâtiments intègrent des jardins de plantes comestibles en façade.



Four à bois public

Situé dans le parc Regent Park, un four à bois public est accessible pour la communauté. Cet équipement, géré par le *Community Food Centre*, donne lieu régulièrement à la tenue d'événements communautaires.



Centre de soins de santé

Le Regent Park Community Health Center existait avant que soit amorcé le redéveloppement du quartier et continue de jouer un rôle central dans l'offre de services à la population.



Centre d'activités jeunesse Dixon Hall

Le Dixon Hall Youth Center est contigu aux terrains d'athlétisme et comprend 930 m² de locaux multifonctionnels destinés, notamment à une école de musique. D'autres services sont également offerts dont un centre d'emploi.



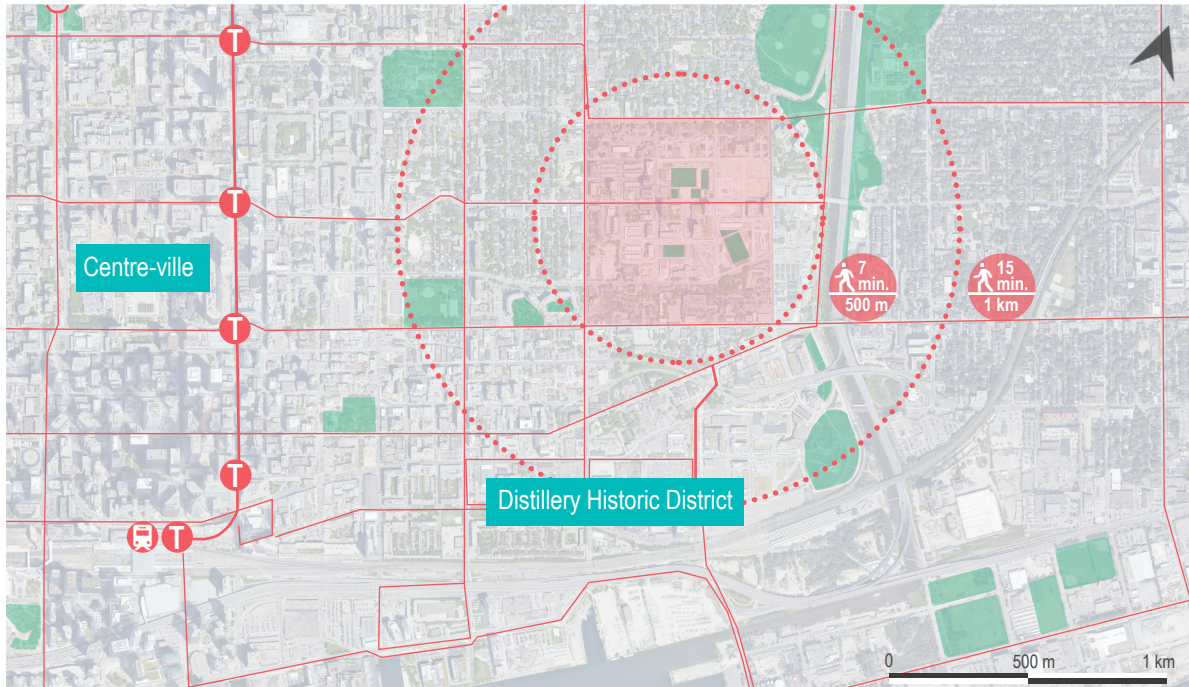
École publique Nelson Mandela

L'école publique a été conservée dans le projet. Ses aires de jeux et ses terrains sportifs sont utilisés par la population locale à l'extérieur des heures d'école et sont reliés au centre communautaire.






Garderies

En plus de la présence de garderies existantes en bordure du quartier, trois nouvelles garderies ont été intégrées aux premières phases de développement.



Légende

-  Station de métro
-  Trajet d'autobus
-  Regent Park

Le concept de *Living Lane*



Accessibilité

La reconfiguration de la trame de rue du projet a permis d'améliorer la connexion entre le quartier et le centre-ville à l'ouest et le *Distillery District* au sud.

La mise en œuvre du concept de *Living Lane* est un projet pilote qui vise à réintégrer l'aménagement des ruelles dans un réseau de rues partagées où les déplacements actifs sont priorités, tout en offrant aux résidents des espaces multifonctionnels confortables et sécuritaires. L'ajout de mobilier urbain et de végétaux minimise la circulation automobile.



Les clientèles desservies

Le projet vise à retenir la population qui habitait déjà le quartier avant son redéveloppement. Celle-ci se caractérise par une forte diversité culturelle et un faible revenu annuel. Le projet de transformation vise aussi à attirer une nouvelle population au profil socioéconomique diversifié. L'introduction de nouvelles typologies résidentielles et la présence de logements sociaux, abordables et au prix du marché ont effectivement permis une diversification du profil de la population.

Les équipements publics intégrés au projet desservent une population très variée, composée d'un nombre élevé de familles. Le rayonnement de ces équipements est également variable, avec certains espaces et services aménagés pour la population locale et d'autres attirant des visiteurs à l'échelle de la Ville de Toronto.



Qualité des espaces publics

Le projet vise à faire des espaces publics des endroits attractifs où la vie urbaine prend place.

L'élargissement des trottoirs et l'intégration de mesures de ralentissement de la vitesse automobile assurent la sécurité des déplacements piétons. L'attractivité des espaces publics a occupé une place importante dans la planification du projet et a eu un effet d'entraînement sur les investissements privés dans le quartier.



Interface entre les espaces publics et privés

L'animation de la rue constitue un principe d'aménagement prioritaire. Planifiée comme un espace de rencontres, la rue intègre du mobilier urbain ayant des fonctions variées.



L'aménagement privilégié vise à assurer la continuité entre l'espace public et les façades des bâtiments. Les cours avant des bâtiments privés doivent être accessibles au public.

La réintroduction des ruelles sous la forme de *Living Lanes* ajoute un nouveau type d'espace public dans le quartier. Ce réseau d'espaces où une vie sociale prend place crée un lien entre les espaces privés et publics.



Identité et patrimoine

L'identité culturelle et artistique du quartier est rappelée par la présence d'œuvres d'art réalisées par des artistes locaux. Le fort sentiment de communauté qui existait bien avant le redéveloppement de Regent Park continue d'exister par l'organisation d'activités communautaires dans les nouveaux espaces publics.



Durée de la planification

1995 - 2023

Durée de réalisation

2006 - 2030

Coûts de construction

Phases 1 et 2: 485 M\$ CA

Estimation totale:

près d'un milliard \$ CA

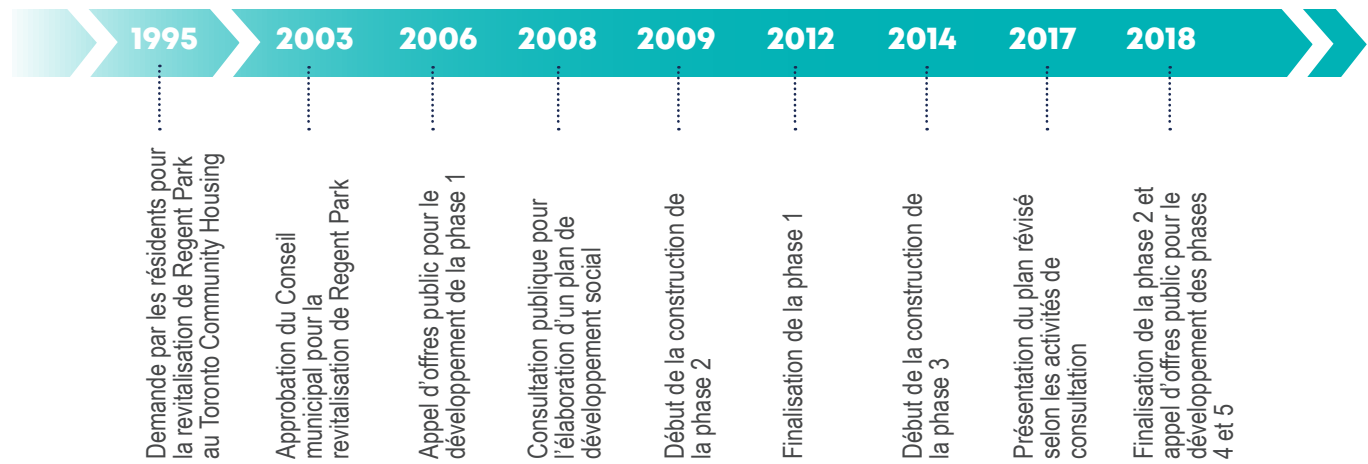
Mesures de mitigation durant les travaux

- Interdiction aux camions de circuler dans les zones scolaires ;
- Site web donnant de l'information sur l'avancement des travaux et sur les rues fermées ;
- Surveillance par caméra accessible en ligne.

Enjeux du projet

- La concentration de logements sociaux accentue la réputation négative envers le quartier ;
- Le quartier connaissait un taux de criminalité élevé lié à la vente de drogues ;
- La configuration de l'ancienne trame de rue du quartier crée un enclavement malgré sa proximité au centre-ville.

Étapes d'implantation du projet



Gouvernance

La Ville de Toronto travaille avec le *Toronto Community Housing Corporation (TCHC)*, une entité publique œuvrant dans le logement social. C'est le TCHC qui maintient un lien avec la population tout au long de la planification et de la réalisation du projet.

Pour la construction des trois premières phases, une entreprise privée a été choisie par appel d'offres. Cette entreprise travaille en collaboration avec la Ville de Toronto et le TCHC pour la réalisation du projet.

Principaux défis rencontrés

Le principal défi consistait à transformer la perception générale de la population envers ce quartier. Afin de respecter la vision adoptée pour le redéveloppement de Regent Park, certaines modifications ont été apportées au zonage en cours de planification, notamment pour augmenter la densité du quartier et assurer la rentabilité des investissements immobiliers.



Participation citoyenne

Le *Community Housing Corporation* et la Ville de Toronto ont pris la décision de réaliser un plan de développement social afin d'assurer l'impact positif du projet en termes de développement social et communautaire. De nombreux acteurs ont été consultés au cours du projet, tels que *Regent Park Neighbourhood Initiative*, *Toronto Christian Resource Center*, *Toronto District School Board*, *Yonge Street Mission*, les associations de résidents voisines, etc. Afin de favoriser la participation citoyenne, les mesures suivantes ont été mises en place au fil du processus de planification :

- Présence d'interprètes lors des activités de consultation avec la population ;
- Création de groupes de travail incluant des résidents ;
- Présentations sur l'avancement du projet (trois rencontres en 2019).

Promotion du projet

La promotion du projet s'est articulée autour de la création d'une communauté complète où l'on vit, travaille, se divertit et apprend. La qualité des équipements publics, des services et des espaces verts, ainsi que l'accessibilité au centre-ville à distance de marche, ont fait partie du discours entourant la revitalisation de Regent Park. Ultimement, ce projet visait à transformer les perceptions négatives qui existaient à l'égard de ce quartier.

Les effets de la promotion

Bien que le quartier continue d'être connu pour sa concentration de logements sociaux, ce sont plutôt les entreprises en économie sociale et la diversification socioéconomique des résidents qui retiennent l'attention aujourd'hui. Le projet a effectivement attiré une population plus fortunée, mais le fort sentiment de communauté qui existait est toujours présent chez les résidents.

Certains équipements, dont le centre aquatique conçu pour la population locale, attirent aujourd'hui une clientèle établie à l'extérieur du quartier. Bien que cet achalandage n'ait pas d'impact sur la circulation locale en raison de l'absence de stationnements associés au centre aquatique et de l'accessibilité en transport en commun, les résidents locaux ont de la difficulté à accéder aux services offerts.

LES IMPACTS DU PROJET

Leçons retenues

La reconfiguration de la trame de rue incluant l'augmentation de la largeur des trottoirs et la création de rues piétonnes, ainsi que l'ajout de lieux de rencontres (parcs, centre communautaire, jardins communautaires, centre culturel et artistique) a fait émerger une nouvelle vie collective dans les lieux publics. Le sentiment de sécurité a augmenté et le taux de criminalité a diminué puisque la rue est devenue un lieu achalandé où les interactions sociales prennent place.

Forces

- Reconnexion du quartier au centre-ville et aux secteurs adjacents par une nouvelle trame de rue;
- Diversité des typologies résidentielles entraînant une mixité socioéconomique;
- Qualité de l'architecture ne permettant pas d'identifier les statuts socioéconomiques des résidents;
- Intégration de vestiaires non-genrés et d'espaces flexibles dans le centre aquatique afin de répondre aux besoins des différentes personnes;
- Programme financier pour l'accession à la propriété des locataires de Regent Park.

Faiblesses

- Aucun espace dédié aux bureaux, contrairement à ce qui était prévu au plan d'aménagement;
- La relocalisation des résidents durant les travaux s'est avérée plus longue que prévu en raison de la crise économique de 2008. Bon nombre d'entre eux ont pris la décision de ne pas revenir dans le quartier;
- La portée régionale du centre aquatique, au centre du quartier, crée une difficulté d'accès pour les résidents de Regent Park.

Principales retombées

Sociales

- Amélioration du sentiment de sécurité dans le quartier grâce à l'aménagement d'espaces ouverts et visibles.

Environnementales

- Intégration de mesures améliorant l'efficacité écoénergétique des bâtiments (fenestration, toits verts).

Économiques

- Création de 495 emplois locaux directement liés à la réalisation du projet et à l'implantation des commerces.

LE PROJET EN IMAGES

01 REGENT PARK



- 01 Vue d'ensemble
- 02 Première phase du projet
- 03 Diversité de typologies résidentielles
- 04 Bâtiment mixte
- 05 Terrains d'athlétisme
- 06 Parc non-programmé central

Sources bibliographiques et iconographiques

- City of Toronto (2007). *Regent plan secondary plan*. Adresse URL: <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/11/902b-cp-official-plan-SP-28-RegentPark.pdf>
- Daniels Corporation (s.d.). *Regent Park*. Adresse URL: <https://danielshomes.ca/daniels-communities/featured-communities/regent-park>
- Dillon Consulting (s.d.). *Urban revitalization - Regent Park, Toronto, ON*. Adresse URL: <http://www.dillon.ca/projects/project-details/regent-park>
- Gladki planning associates (s.d.). *Regent Park Revitalization*. Adresse URL: <http://gladkiplanning.com/portfolio/regent-park-revitalization/>
- Hayes, D. (2016). *Inside Regent Park: Toronto's test case for public-private gentrification*. *The Guardian*. Adresse URL: <https://www.theguardian.com/cities/2016/dec/08/inside-regent-park-torontos-test-case-for-public-private-gentrification>
- Lorinc, J. (2018). *Final phases of Regent Park redevelopment to be open to tender*, *The Globe and Mail*. Adresse URL: <https://www.theglobeandmail.com/real-estate/article-final-phases-of-regent-park-redevelopment-to-be-open-to-tender/>
- Regent Park Community Food Centre (s.d.). Adresse URL: <http://tcrc.ca/>
- Toronto Community Housing Corporation (2012). *About the Regent Park Revitalisation*.
- Toronto Community Housing Corporation (2018). *Regent Park Community update meeting*. Adresse URL: <https://www.torontohousing.ca/capital-initiatives/revitalization/Regent-Park/Documents/2018%2012%2005%20Community%20Update%20Presentation.pdf>
- Van Paasen, K. (2018). *Regent Park, a look back through the years at Canada's oldest social housing project*, *Globe and Mail*. Adresse URL: <https://www.theglobeandmail.com/news/toronto/regent-park-a-look-back-through-the-years-at-canadas-oldest-social-housing-project/article27612426/>

Avec la participation de :

Thomas Rees, Community Planner, City Planning Division, Toronto

Ken Greenberg, Consultant et membre du comité adviseur de Regent Park

Ce document a été produit pour

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

par

NU
L'ATELIER URBAIN
Aménagement et urbanisme

02 - Prairie-au-Duc

Nantes, France

Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics

Planification des équipements publics sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal 

DESCRIPTION DU PROJET

Caractéristiques principales

Prairie-au-Duc est un écoquartier mixte développé comme une extension du centre-ville et comme pôle culturel de la Ville de Nantes.

Genèse du projet

La fermeture des chantiers navals a donné lieu à une réflexion sur la manière d'inscrire une nouvelle phase de développement dans la tertiarisation des activités, les progrès de l'enseignement supérieur et la vitalité culturelle. Le quartier Prairie-au-Duc a été planifié dans le cadre du projet de redéveloppement de l'Île de Nantes et s'intègre au Parc des Chantiers et aux équipements publics déjà en place.

Similitudes avec l'ancien site de l'hippodrome et le contexte montréalais

La cessation des activités navales sur l'Île de Nantes a offert une opportunité de réinventer le quartier.

Date de réalisation
2004 - 2025

Superficie
18 hectares

Population
700 à 800 habitants
3 000 habitants sur l'Île de Nantes

Nombre de logements
500 unités
(1 200 unités pour l'Île de Nantes)

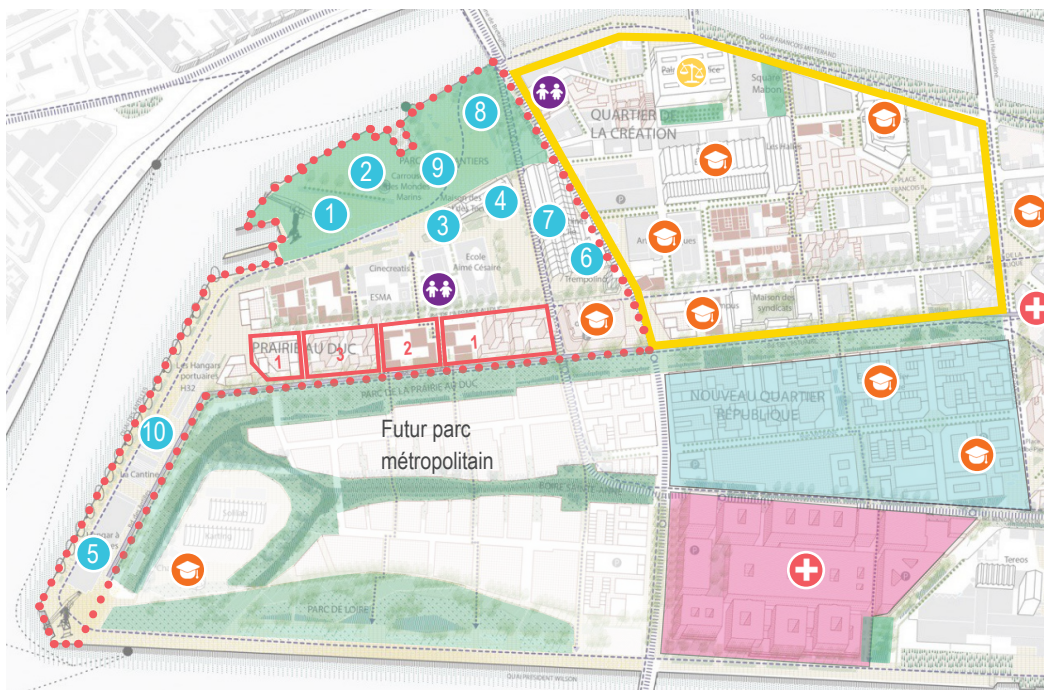
Typologie de bâtiments
Immeubles mixtes de 6 à 12 étages s'intégrant aux bâtiments réhabilités de faible densité.

Vocation
Écoquartier mixte



L'arrivée de ces étudiants va apporter du dynamisme. C'est un signe fort pour le nouveau quartier, juge la société d'aménagement de l'île de Nantes (Samoa) »

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS



Légende

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1 Cales et Cité des chantiers | 10 Quai des Antilles |
| 2 Carrousel des Mondes Marins | Établissement d'enseignement spécialisé |
| 3 École d'arts appliqués | Établissement de soins de santé |
| 4 Groupe scolaire Aimé-Césaire | Garderie |
| 5 Hangar à bananes | Palais de justice |
| 6 La Fabrique et le Jardin C | Espace vert / parc |
| 7 Les Nefs et les Machines de l'Île | Quartier Prairie-au-Duc |
| 8 Maison des ados | Phasage des îlots |
| 9 Parc urbain | |

Phasage

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| Quartier de la création 2010 - 2020 | Quartier République 2012 - 2021 |
| Prairie-au-Duc 2002 - 2016 | Quartier CHU 2020 - 2026 |

Équipements collectifs



Le quartier compte 18 000 m² d'équipements publics implantés dans de vastes espaces publics ou au centre du quartier autour d'un groupe scolaire.

Parcs et espaces verts



Prairie-au-Duc est conçu comme un quartier au sein d'un parc. Le réseau d'espaces publics est aménagé pour accueillir les déplacements actifs.

Trame de rue



Traversé par un boulevard principal, le quartier est accessible en transport en commun et comprend un important réseau cyclable et piétonnier.

Mixité des usages



Les îlots du quartier sont occupés par l'habitation à 50 % et par des activités économiques à 50 % (équipements publics, services et commerces).

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

02 PRAIRIE-AU-DUC



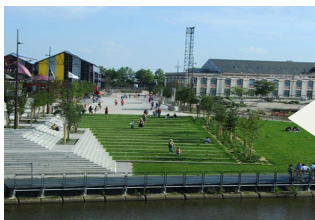
Groupe scolaire Aimé-Césaire

Issu d'un concours d'architecture, le groupe scolaire est central au quartier et est pleinement intégré au parc des chantiers depuis 2012. On retrouve une école maternelle, une école élémentaire, une garderie et un centre de loisirs. Ce complexe scolaire a été construit en deux phases permettant d'adapter sa capacité d'accueil à l'évolution des besoins du quartier. Il est l'un des éléments phares du parc des Chantiers. L'école est également un jardin. Le toit végétalisé est utilisé dans le cadre d'activités pédagogiques et assure la continuité paysagère avec le parc.



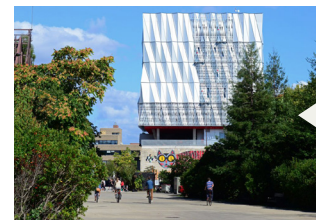
Les Nefs et le Machines de l'Île

Localisées à côté de la Fabrique et du Groupe scolaire Aimé-Césaire, les Nefs sont de grandes halles industrielles qui ont été restaurées en 2007 dans le cadre du projet de transformation du site des anciens chantiers navals. Elles constituent un espace couvert de plus de 10 000 m² qui s'arrime aux espaces publics extérieurs. À l'origine, le lieu de production des Machines de l'île soit les Nefs, est devenu la "maison" du grand éléphant, une galerie d'exposition et un lieu de production. Plusieurs activités et événements sont réalisés sous la structure couverte tout au long de l'année.



Parc des Chantiers

Grand parc urbain d'une superficie de 13,3 hectares, le Parc des Chantiers est conçu comme un lieu d'interactions sociales majeur. Depuis 2007, il offre aux résidents et à l'ensemble des nantais des espaces de détente, de loisirs et de manifestation tout en mettant en valeur le patrimoine industriel et portuaire du lieu. La fréquentation du parc et les besoins exprimés par les habitants ont orienté la composition des îlots comprenant une mixité d'usages, dont des résidences, des commerces, des services et des équipements.



La Fabrique et le Jardin C

Située dans le quartier de la création, La Fabrique est un équipement municipal dédié aux musiques actuelles, aux arts numériques et aux pratiques émergentes. Équipement structurant contigu au quartier Prairie-au-Duc, La Fabrique est née en 2011 de la concertation de cinq associations nantaises et la Ville. Installé au sein de La Fabrique, le Jardin C est un jardin participatif dans lequel des pratiques artistiques et écologiques expérimentales ont lieu. Un partenariat établi avec l'Université de Nantes en 2013 a permis de réaliser un projet consacré à la dépollution des sols par les plantes.



LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

02 PRAIRIE-AU-DUC



Carrousel des Mondes Marins

Au cœur du Parc des Chantiers, le Carrousel est un théâtre à 360° composé de trois manèges superposés. L'œuvre évoque le passé maritime et industriel de l'île. Des espaces de réception et des bureaux sont aménagés au pied du Carrousel.



Les cales et la Cité des chantiers

Deux cales ont été réhabilitées en 2012 en un haut lieu de l'histoire industrielle des chantiers navals. Elles comprennent des bureaux, des lieux d'exposition, des ateliers pour jeunes créateurs en résidence et un salon de thé.



Quai des Antilles

L'aménagement du Quai, complété en 2012, conjugue l'histoire portuaire et de nouveaux usages avec la présence du Hangar à bananes. Il s'agit d'un espace de promenade accessible à tous pour pratiquer la marche et le vélo.



Hangar à bananes

Cet ancien espace d'entreposage de bananes est devenu en 2007 l'un des lieux d'animation les plus emblématiques de Nantes en accueillant des bars, des restaurants, une discothèque, une galerie d'art et une salle de théâtre.



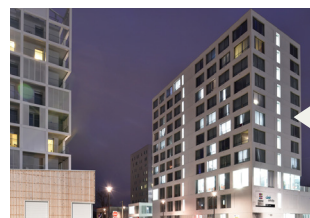
Maison des ados

La maison départementale des adolescents est un lieu d'échanges entre jeunes de 11 à 21 ans et des professionnels. Des services d'accompagnement et d'écoute y sont offerts.



Maison des Hommes et des Techniques

L'ancien bâtiment des Ateliers et Chantiers de Nantes est un vestige patrimonial, réhabilité pour accueillir un lieu d'apprentissage fréquenté par les étudiants de l'Université de Nantes.



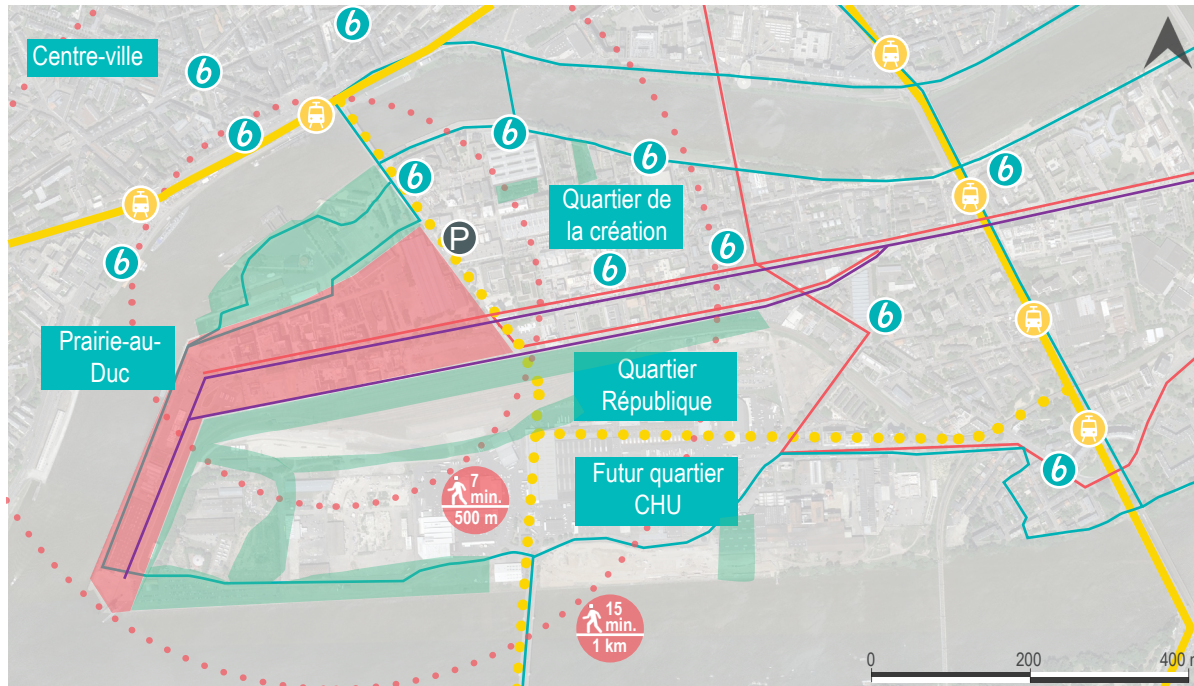
École d'Arts appliqués ESMA - Cinécréatis

École supérieure de formation aux métiers du cinéma et des arts visuels, ce campus accueille chaque année 500 étudiants. Le site comprend une résidence étudiante de 135 logements.



Chapidock

À la pointe ouest de l'île, le Chapidock est la première école de cirque nantaise. Il s'agit d'un lieu d'échanges où sont mêlées pratiques sportives et artistiques, éducation populaire et environnementale.



Légende

- Station de vélo partage
- Stationnement étagé
- Arrêt de train léger
- Ligne de train léger
- Ligne de train léger projetée
- Navette vers l'aéroport
- Ligne d'autobus
- Piste cyclable
- Prairie-au-Duc



Accessibilité

Afin de prioriser les déplacements actifs, un réseau de liaisons douces entre les équipements publics et les logements a été aménagé à l'intérieur des îlots. Au réseau d'espaces verts s'ajoute une véloroute, conçue comme un outil paysager de mise en valeur du territoire. L'amélioration du réseau de transport collectif est aussi structurante pour le quartier grâce à la présence d'une ligne de train léger et d'un réseau d'autobus traversant le quartier via le boulevard Prairie-au-Duc, un axe de transport majeur qui assure l'accessibilité en automobile. En plus de ces mesures, la pérennisation de la navette fluviale assure une liaison régulière avec le centre-ville de Nantes.



Les clientèles desservies

Le projet prévoyait une programmation diversifiée en matière d'habitat et l'aménagement d'espaces publics adaptés à tous les types de population, dont les enfants et les étudiants. En 2019, la composition des ménages se caractérise par une surreprésentation de personnes vivant seules et de jeunes âgés entre 15 et 44 ans.

Le développement du projet sous forme de pôle d'enseignement supérieur spécialisé et de pôle récréatif d'envergure régionale a certainement eu un impact sur le type de résidents attirés par ce nouveau quartier.



Qualité des espaces publics

L'aménagement des espaces publics poursuit des objectifs d'amélioration de la santé publique. La création de lieux de rencontres intégrant de nouveaux usages collectifs et des voies de circulation multifonctionnelles visant à encourager la mobilité douce sont des éléments centraux de la planification. Parmi ces nouveaux espaces publics, les berges ont fait l'objet d'un traitement varié visant à dynamiser l'espace et à offrir des vues sur la Loire.



Identité et patrimoine

De nombreux bâtiments ont été réhabilités afin d'accueillir de nouvelles activités culturelles et mettre en valeur les anciens chantiers navals.

La trame urbaine existante a été conservée, la terre végétale recyclée et les anciens pavés de granit réutilisés sur certains espaces de la promenade. Les travaux ont progressivement révélé des éléments enfouis (massifs de béton,



Interface entre les espaces publics et privés

Le projet se divise en cinq îlots découpés en 13 parcelles afin de constituer un tissu urbain à l'échelle du centre-ville. Les îlots sont de grandes dimensions afin d'accueillir une diversité de formes et de fonctions.



L'aménagement des espaces publics est structurant dans la configuration des îlots. Entre autres, des espaces publics ponctuels sont aménagés afin d'animer la rue.

poutres, cales, etc.) mis en valeur dans les nouveaux aménagements.

Un parcours d'œuvres d'art a été aménagé dans les espaces publics. Celui-ci est lié à une application mobile développée pour faire découvrir ces œuvres ainsi que l'architecture.

MISE EN ŒUVRE

Durée de la planification

À partir de 2004 - 2018

Durée de réalisation

À partir de 2006

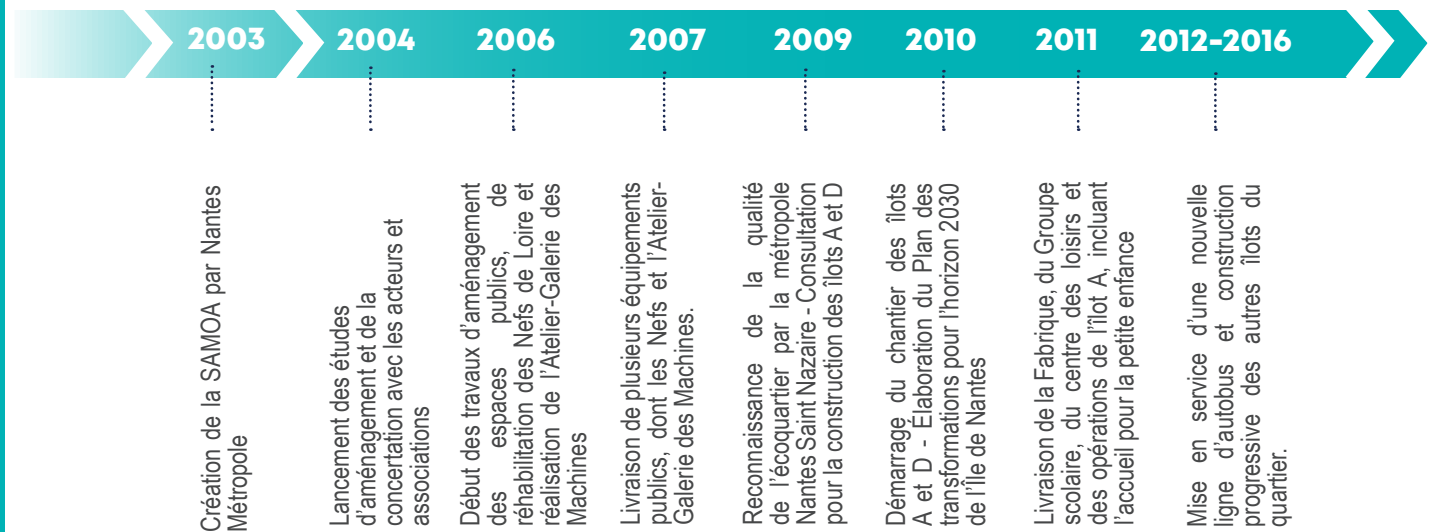
Coûts de construction

378 M€ (environ 547 M\$ CA)

Enjeux du projet

- Travailler avec le bâti et les sols existants ont constitué les principaux enjeux du projet. La vision développée accorde une grande importance à la conservation et la mise en valeur du site. Cette vision a donné lieu à l'arrimage d'une nouvelle trame parcellaire à la forme urbaine existante tout en respectant les équilibres naturels du territoire.
- Réfléchir le territoire en relation étroite avec les rives de la Loire et redonner l'accès aux berges à la population ont présentés des enjeux, dans la mesure où les projets sont intégrés à une forme urbaine peu adaptée à ce type d'intervention.

Étapes d'implantation du projet

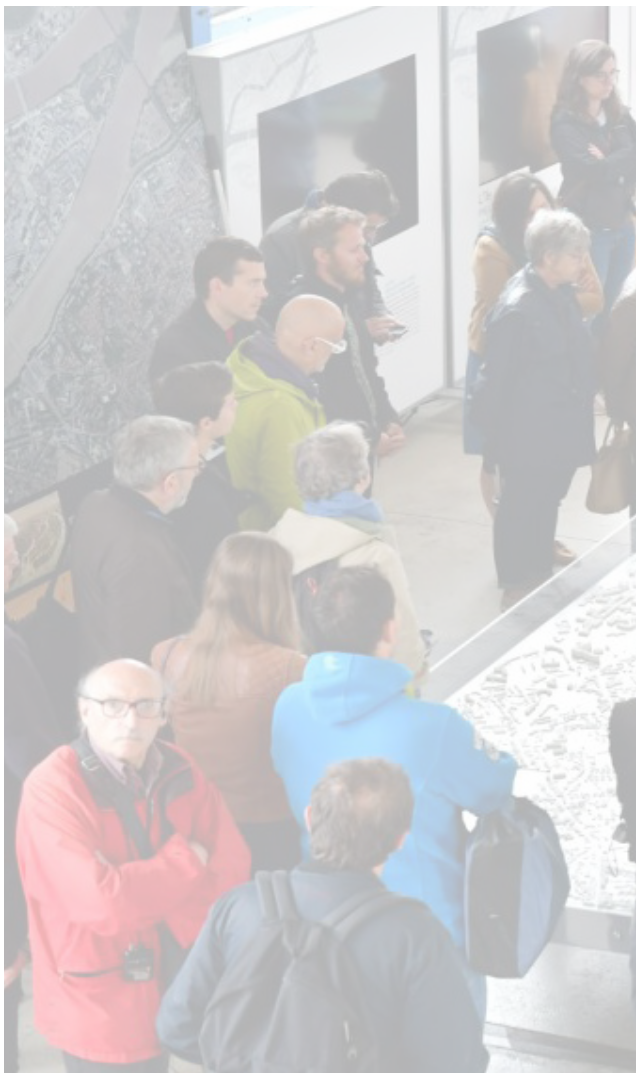


Gouvernance

Une convention publique d'aménagement a été créée entre Nantes Métropole et la SAMOA (*Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique*) afin de mettre en commun toutes les ressources nécessaires à la réalisation des projets sur l'île de Nantes, en concordance avec les objectifs d'aménagement de la Ville de Nantes. La SAMOA a mis en œuvre une démarche d'accompagnement des projets suivant les intentions établies dans un plan d'aménagement global.

Principaux défis rencontrés

Bien qu'aucun problème n'ait été relevé dans la planification, la coordination de multiples projets par la SAMOA, l'implantation en parallèle de nouveaux services de transport collectif a constitué un défi majeur.



Participation citoyenne

Depuis le début du projet, les citoyens peuvent partager leurs opinions et échanger avec les maîtres d'œuvre grâce à la mise en place du Comité consultatif de quartier de l'Île de Nantes.

Un cycle d'ateliers citoyens autour de plusieurs thématiques propres au quartier a été organisé. Les gestionnaires du projet font partie intégrante du dispositif de concertation et prennent part à ces activités.

Promotion du projet

Le Hangar 32, situé sur le Quai des Antilles, est un lieu d'information et d'échanges et un espace de médiation des projets de l'Île de Nantes. Du matériel visuel est créé pour l'ensemble des projets, dont des cartes et des maquettes spécifiquement destinées aux jeunes.

Une publication trimestrielle, intitulée *Transformations*, informe les citoyens sur différentes thématiques, notamment l'espace public, la mobilité, l'habitat participatif et fournit des mises à jour sur l'évolution des travaux. En 2017, une enquête a été réalisée pour orienter l'information fournie et mieux rejoindre les citoyens.

Des visites de chantier sont aussi organisées pour permettre de mieux comprendre les différentes phases du projet urbain de l'Île de Nantes ainsi que chacun des projets de développements prévus pour le quartier.

Les effets de la promotion

Le projet vise à faire de l'Île de Nantes le nouveau cœur de la métropole. La concentration d'équipements culturels a permis de créer une nouvelle identité qui participe à l'attractivité du quartier. Devenant un pôle culturel, récréatif et artistique, Prairie-au-Duc et ses quartiers contigus attirent de nouvelles institutions. À titre d'exemple, une école spécialisée a récemment annoncé qu'elle s'établira sur le site.

L'attractivité du projet et la présence importante d'institutions spécialisées en arts a donné lieu à une surreprésentation des jeunes âgés de 15 à 44 ans (61 % par rapport à 49 % en moyenne à Nantes) et à une sous-représentation des enfants de moins de 15 ans (12 % par rapport à 16 % en moyenne à Nantes).

LES IMPACTS DU PROJET

Leçons retenues

Le projet Prairie-au-Duc se présente comme un laboratoire d'innovations. La diffusion de l'information par le biais de différentes plateformes (magazine trimestriel, bureau de projet dynamique, activités de design participatif adaptées à une diversité de profils d'usagers) et l'importance accordée à l'histoire du lieu dans les aménagements et l'offre culturelle et artistique ont un impact positif sur la participation des citoyens au projet.

L'offre en transport collectif, la place accordée au transport actif et la prédominance des espaces publics ont donné lieu à une forte fréquentation des transports en commun, supérieure à la moyenne nantaise. Bien que le quartier soit demeuré accessible en automobile, une diminution du transit via l'Île de Nantes a également été observée.

Forces

- Composition flexible des îlots afin d'accueillir de nouveaux équipements publics selon l'évolution des besoins;
- Réseau de mobilité douce entre les équipements publics et les résidences;
- Aménagement d'espaces de travail dans des lieux transitoires à revaloriser;
- Connexion au centre-ville de Nantes grâce à une nouvelle ligne de tram et à la pérennisation de la navette fluviale.

Faiblesses

- La vie culturelle et récréative du quartier attire une vaste population qui crée des nuisances sonores pour les résidents;
- Il est difficile d'évaluer les impacts du projet sur la santé en raison du manque d'indicateurs développés en amont du projet.

Principales retombées

Sociales

- Chaque îlot prévoit une programmation diversifiée comprenant 25 % de logements locatifs sociaux, 25% de logements locatifs, 8 % de logements en accession sociale et 42 % de logements en accession libre, un pôle de commerces de proximité et 5 050 m² d'équipements publics.

Environnementales

- Collecte sélective des déchets par tri optique;
- Développement de systèmes perméables pour réduire les risques d'inondation;
- Mesures d'efficacité des bâtiments.

Économiques

- Création de près de 680 emplois grâce à l'intégration de 20 000 m² de surface de bureaux, commerces, services et équipements publics.

LE PROJET EN IMAGES

02 PRAIRIE-AU-DUC



- 01 Espaces récréatifs du Parc des Chantiers
- 02 Les Nefs
- 03 Les Machines de l'Île
- 04 École d'Arts appliqués
- 05 La cantine du Quai des Antilles
- 06 Le Carrousel des Mondes Marins au Parc des Chantiers

Sources bibliographiques et iconographiques

- Nantes (1999). *L'Île de Nantes: le plan guide en projet*.
- Île de Nantes (s.d.). *Éco-quartier de la Prairie au Duc: un quartier dans un parc*. Adresse URL: <https://docplayer.fr/62966402-Eco-quartier-de-la-prairie-au-duc-un-quartier-dans-un-parc.html>
- Île de Nantes (2014). *Prairie-au-Duc: une nouvelle manière d'habiter la Loire en ville*. Dossier de presse. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/01/prairieauduc-dossierpresse-juillet2014-bassdef.pdf>
- Île de Nantes (2009). *Quartier de la Prairie au Duc: Dossier de consultation de maîtres d'ouvrage*.
- Île de Nantes. (s.d.). *Le secteur Prairie au Duc / Parc des chantiers et tous ses projets*. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/quartier/prairie-au-duc-parc-des-chantiers/>
- Île de Nantes (Avril 2015). *Vélo sur l'Île de Nantes, Transformation(s)*, no.08. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/01/transformations-numero-8-avril-2015.pdf>
- Île de Nantes (Avril 2016). *Le magazine du projet urbain de l'Île de Nantes, Transformation(s)*, no.13. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/01/transformations-numero-13-juillet-2016.pdf>
- Île de Nantes (Avril 2017). *La Loire: Fil rouge du projet urbain, Transformations*, no.16. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/01/transformations-numero-16-avril-2017.pdf>
- Île de Nantes (Février 2019). *Travailler autrement, Transformation(s)*, no.21. Adresse URL: <https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/06/transformationsmagazine-21-21x29-7-fevrier2019-web.pdf>
- Île de Nantes (Juin 2019). *Concevoir l'espace public autrement, Transformation(s)*, no.22. Adresse URL: https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/06/TransformationsMagazine22_21x297_Juin2019-WEB-ok.pdf
- Observatoire régional de la santé Pays de la Loire (2019). *Évaluation des impacts sur la santé du projet d'aménagement urbain du quartier de l'Île de Nantes*. Adresse URL: https://www.santepaysdelaloire.com/ors/sites/ors/files/publications/EIS/2019_eis_iledenantes.pdf



Ce document a été produit pour

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal 

par

AU
L'ATELIER URBAIN
Aménagement et urbanisme

03 – Blatchford

Edmonton, Canada

Recherche documentaire de précédents en matière de composition
urbaine des équipements publics

Planification des équipements publics sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal 

DESCRIPTION DU PROJET

Caractéristiques principales

Le projet vise à créer un milieu de vie durable axé sur la mobilité active et l'intégration de bâtiments atteignant de hauts standards écoénergétiques.

Genèse du projet

La fermeture de l'aéroport en 2009 a initié une réflexion sur la création d'un modèle de quartier connecté au centre-ville où l'aménagement encouragerait l'adoption de modes de vie durables.

Similitudes avec l'ancien site de l'hippodrome et le contexte montréalais

La cessation de l'usage du site était une occasion de repenser la création d'un milieu de vie à proximité d'un centre-ville et des infrastructures de transport en commun.

Date de réalisation

2008 - 2035

Superficie

217 hectares

Population

30 000 habitants

Nombre de logements

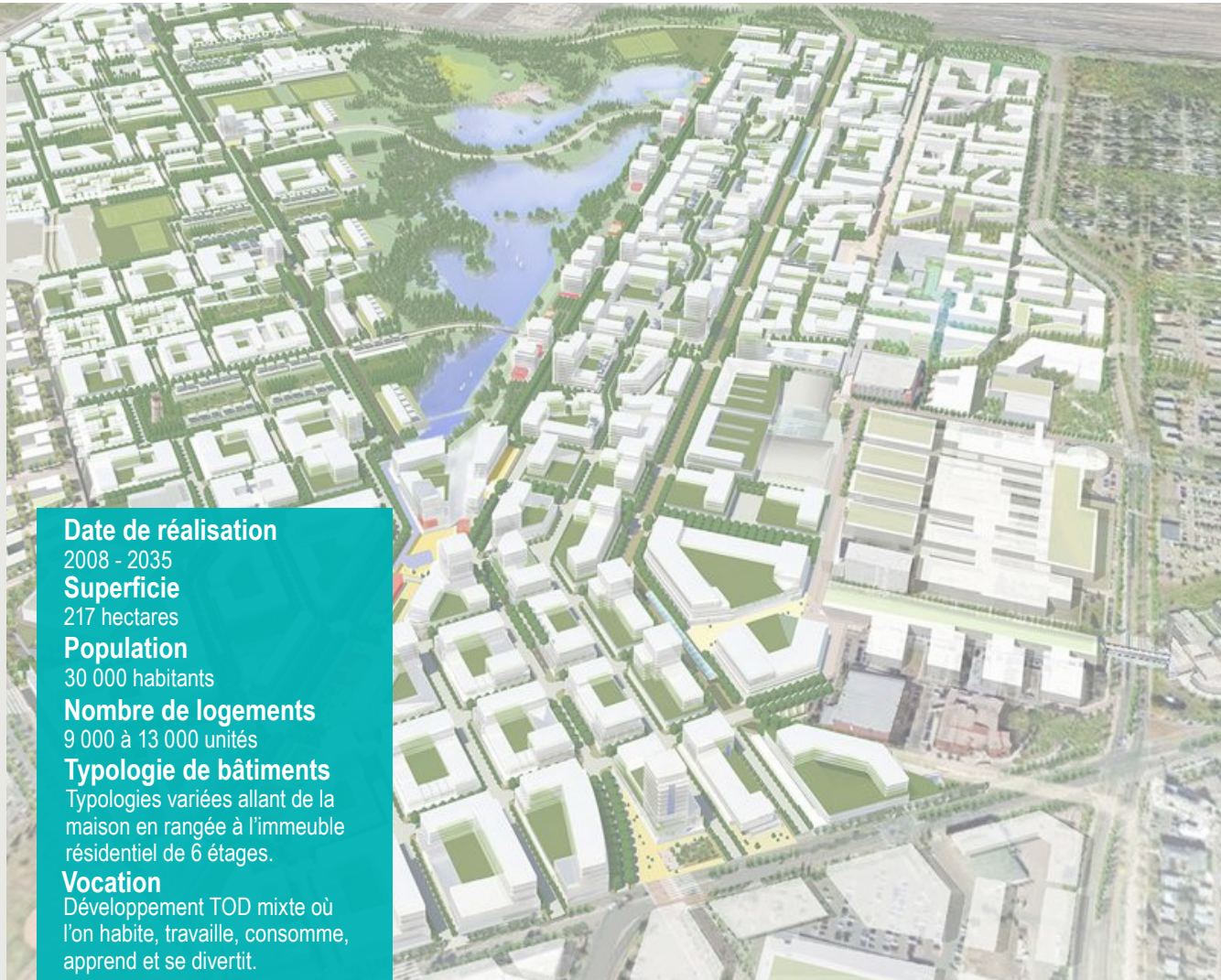
9 000 à 13 000 unités

Typologie de bâtiments

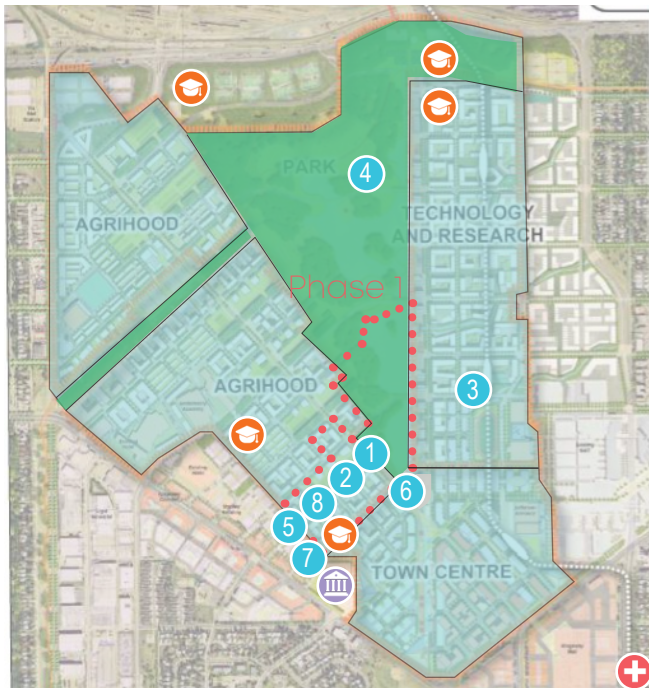
Typologies variées allant de la maison en rangée à l'immeuble résidentiel de 6 étages.

Vocation

Développement TOD mixte où l'on habite, travaille, consomme, apprend et se divertit.



LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS



Légende

- 1 Aires de jeux
- 2 Feu de camp et cabane hivernale
- 3 Northern Alberta Institute of Technology
- 4 Parc nature
- 5 Parc de quartier
- 6 Plaza 12-30
- 7 Sentiers piétonniers
- 8 Tour - espace multifonctionnel
- Musée de l'aviation
- Établissement d'enseignement
- Centre hospitalier

Phasage

- Phase 1 (2008 - 2020)
 - Construction des rues et services publics;
 - Vente des terrains pour construire 6 000 logements.
- Phases subséquentes (à partir de 2019)
 - Construction des rues et services publics;
 - Vente des terrains pour construire 4 000 logements.

Équipements publics



Au cœur du développement de la première phase, la concentration des équipements publics crée un espace de rencontres structurant.

Parcs et espaces verts



Tous les logements sont situés à moins de cinq minutes de marche d'un parc intégré au réseau d'espaces verts.

Trame de rue



Une révision des normes d'aménagement des rues vise à favoriser la mobilité active.

Mixité des usages



La partie sud du projet, le *Town Center*, a été planifiée en continuité au centre-ville et comprend des usages diversifiés.

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS

03 BLATCHFORD



Aire de jeux

Le jardin d'art au centre de la zone résidentielle comprend des espaces de jeux et de rencontres connectés avec l'espace multifonctionnel aménagé au pied de la tour de contrôle. Il s'inscrit dans un réseau d'espaces publics.



Feu de camp et cabane hivernale

Au centre du réseau d'espaces publics, tout juste à côté d'un verger, une place publique comprenant un espace de feu de camp est aménagée pour encourager les activités hivernales.



Northern Alberta Institute of Technology

Cette institution déjà présente prévoit une extension majeure de 13,27 hectares sur le site du projet. Ce projet structurant attire une population d'étudiants et de travailleurs spécialisés.



Parc nature

Ce parc à rayonnement régional a été créé pour atteindre des objectifs élevés de gestion des eaux pluviales et offrir des activités de plein air. Il s'insère dans le réseau d'espaces verts de petites dimensions.



Espace récréatif multifonctionnel

Au pied de la tour de contrôle conservée, un espace flexible accueille des activités saisonnières. En hiver, une patinoire est aménagée et un espace gazonné accueille des événements le reste de l'année.



Place publique

La plaza 12-30, nommée ainsi d'après l'ancienne piste d'atterrissage, constitue l'entrée du réseau d'espaces publics. Elle est située au carrefour des rues principales du quartier.



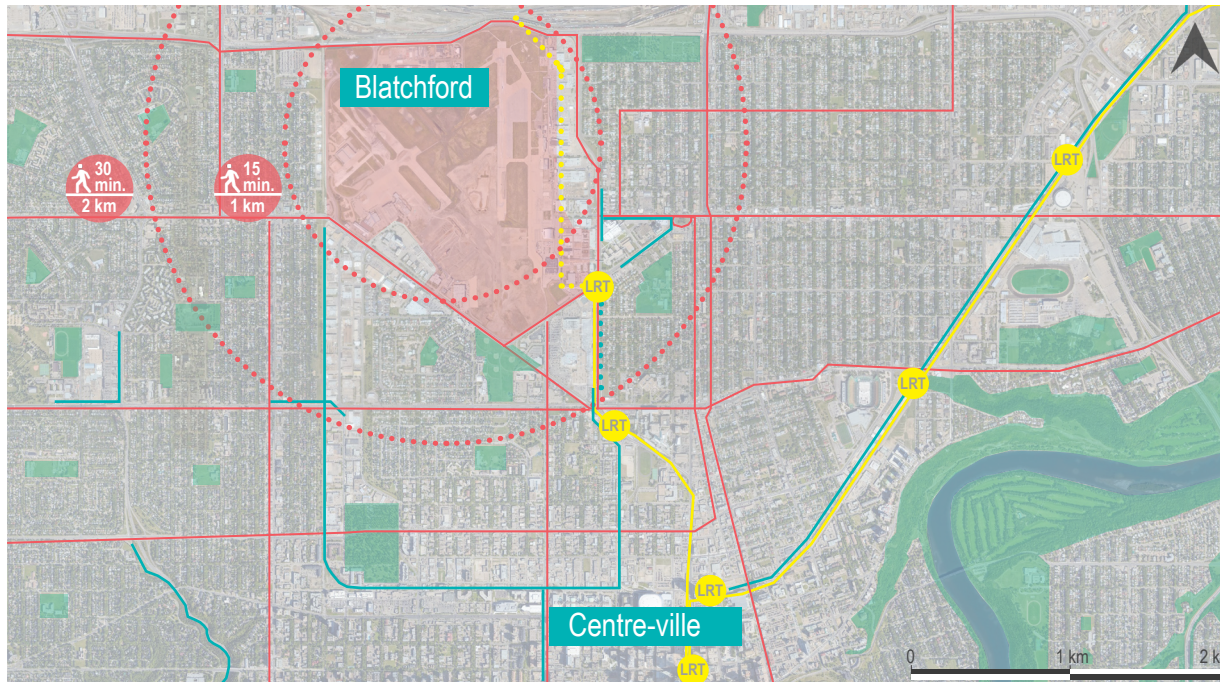
Jardins communautaires

Des espaces dédiés à l'agriculture urbaine sont aménagés entre les résidences et la rue et s'inscrivent dans un réseau d'espaces verts et de corridors piétonniers.








Établissements d'enseignement

Deux établissements d'enseignement spécialisé et une école publique dont le programme est associé aux traditions autochtones étaient déjà établis dans le quartier avant que soit amorcé son réaménagement. Plusieurs sites ont été réservés pour la construction d'écoles supplémentaires.



Légende

-  Arrêt LRT (Light Rail Transit)
-  Lignes de LRT
-  Prolongement projeté du LRT
-  Lignes d'autobus principales
-  Piste multifonctionnelle
-  Piste multifonctionnelle projetée
-  Blatchford



Accessibilité

Le prolongement du LRT (*Light Rail Train*) prévu pour 2024 assurera la connexion en transport en commun entre le centre-ville et le nouveau quartier. À l'intérieur du quartier, un réseau d'autobus empruntera les voies d'accès principales. La priorité est donnée aux mobilités douces grâce à l'élargissement des trottoirs, l'aménagement de pistes cyclables en site propre et la présence d'un réseau de sentiers piétonniers sécurisant l'accès aux différents points d'intérêt.



Les clientèles desservies

Le projet offre une diversité de typologies résidentielles incluant des maisons de ville de moyenne densité et des unités résidentielles intégrées à des bâtiments mixtes de haute densité. La densité varie selon la proximité à la ligne de LRT (*Light Rail Transit*) projetée à l'intérieur du site.

Les bâtiments résidentiels sont bordés d'espaces publics verdis destinés à l'agriculture urbaine. L'aménagement de ces espaces vise à augmenter l'intimité des résidents et à sécuriser les déplacements piétons.

Les premiers résidents devraient s'installer dans le quartier en 2020. Leur profil n'est pas encore connu à ce jour.



Qualité des espaces publics

Le projet vise à créer un environnement où les habitants ont la liberté de choisir un mode de vie actif et durable. Les modes de transports alternatifs à l'automobile sont priorités et les espaces publics sont conçus pour favoriser les rencontres tout au long de l'année.

Le projet prévoit un élargissement des trottoirs, du mobilier urbain sur mesure, un éclairage à l'échelle humaine, des aménagements paysagers améliorés, des pistes cyclables efficaces et sécuritaires et des sentiers piétonniers au cœur des îlots favorisant les déplacements actifs. Cette planification permet de créer des espaces sécuritaires et attractifs où les rencontres seront favorisées.



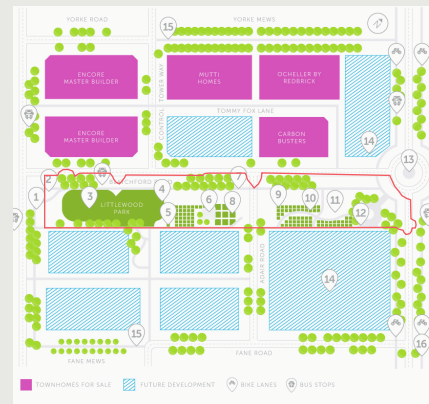
Identité et patrimoine

La mise en valeur de l'histoire du site et de son patrimoine passe par la réhabilitation de bâtiments aéroportuaires et d'objets liés à son histoire. À cette fin, le terminal de l'aéroport sera converti en école secondaire. La tour de contrôle a été transformée en vestiaire pour les usagers de la patinoire et offre des



Interface entre les espaces publics et privés

La première phase du projet se caractérise par l'aménagement d'un mail piétonnier entre le boulevard Blatchford et les îlots résidentiels. En plus de se présenter comme un espace central à la vie communautaire du quartier, ce réseau comprend des sentiers piétonniers autour desquels s'articulent des espaces verts communautaires et récréatifs. Les déplacements actifs sont protégés par une zone végétale importante en bordure de rue séparant les voies dédiées aux piétons et celles des cyclistes.



espaces communautaires flexibles auxquels la communauté a accès. Plusieurs autres éléments clés du paysage sont intégrés à l'aménagement des espaces publics, tels des points de repère. La toponymie joue également un rôle important dans la commémoration de l'histoire du site.

Durée de la planification

À partir de 2008

Durée de réalisation

2015 - 2035

Coûts de construction

632 M\$ CA

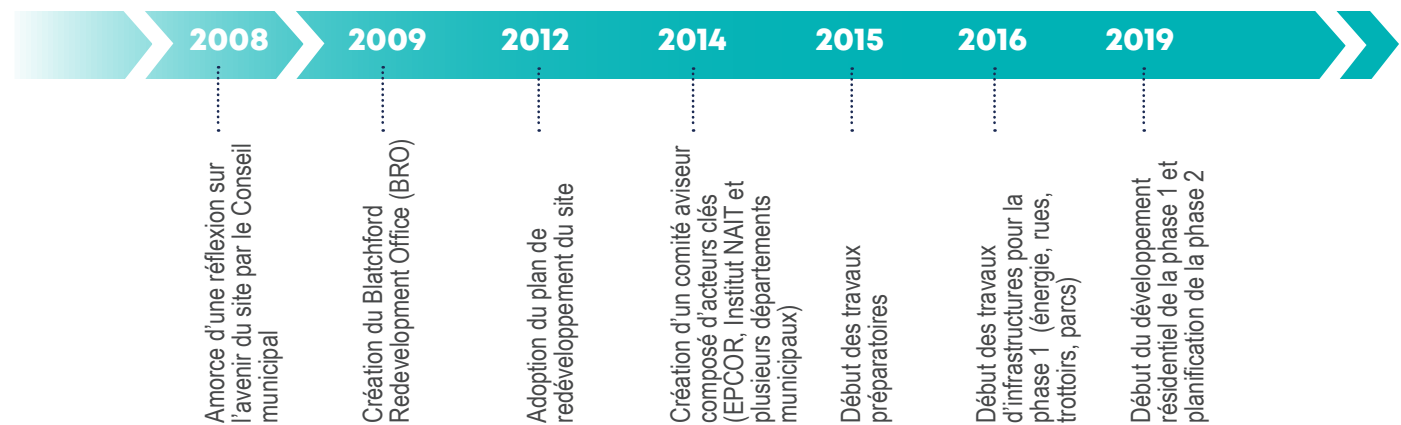
Mesures de mitigation durant les travaux

- Mise à jour de l'avancement des travaux sur le site web du projet ;
- Espaces dédiés au camionnage.

Enjeux du projet

- L'adoption de modes de déplacements actifs par les résidents et la réduction de la place de l'automobile ;
- La méconnaissance des technologies améliorant l'efficacité écoénergétique des bâtiments par les promoteurs a créé un ralentissement du développement ;
- L'abordabilité des logements;
- La communication du rôle du *Blatchford Redevelopment Office (BRO)*.

Étapes d'implantation du projet



Gouvernance

La gestion du projet est réalisée par le *Blatchford Redevelopment Office (BRO)*, une entité publique créée par la Ville d'Edmonton pour assurer la réalisation des études de marché, les processus de design, les consultations publiques et les communications entourant le projet. La Ville d'Edmonton étant propriétaire de l'ensemble des terrains, ceux-ci sont vendus à des promoteurs qui doivent respecter le plan de développement et les lignes directrices architecturales et travailler en collaboration avec le *BRO*.

Principaux défis rencontrés

Un manque de concertation entre la Ville d'Edmonton et le *BRO* a donné lieu à des délais supplémentaires pour l'approbation des plans et devis des services publics, ralentissant ainsi le développement de la première phase du projet. L'approbation de nouvelles normes de voirie a également provoqué un ralentissement dans la planification du projet.



Participation citoyenne

La tenue d'activités de consultation avec l'ensemble de la population en amont du projet a permis d'établir les lignes directrices en matière d'environnement. Ces activités ont permis de mettre de l'avant des solutions innovantes pour augmenter la densité, faire de l'agriculture urbaine un élément central et repenser la manière de planifier le projet. Les activités prévues au fil de la planification de chacune des phases permettent d'adapter le projet aux besoins des citoyens. Enfin, des visites du site en cours de construction favorisent l'adhésion et la vente des unités résidentielles.

Promotion du projet

Le projet est décrit comme l'une des plus grandes communautés durables au monde. Il vise à créer une communauté forte où les citoyens vivent, travaillent et apprennent. La dimension écologique est centrale à la promotion du projet. La création d'un quartier carboneutre où 100 % de l'énergie utilisée est renouvelable est un élément central à la promotion du projet.

Les effets de la promotion

La dimension écologique du projet s'est avérée attractive pour de nombreux citoyens. Toutefois, l'intégration de principes d'aménagement permettant de réduire la place de l'automobile a connu une forte opposition citoyenne en cours de planification. La confrontation des idées a ralenti le processus de réalisation du projet et a amené les acteurs du développement à revoir certains principes d'aménagement. Selon le *Blatchford Redevelopment Office*, plusieurs changements seront apportés au plan d'aménagement. Ceux-ci pourraient avoir un impact sur les objectifs du projet.

LES IMPACTS DU PROJET

Leçons retenues

Le manque de concertation entre le *Blatchford Redevelopment Office (BRO)* et les départements de la Ville d'Edmonton a ralenti le développement du projet et affaibli la portée des moyens mis en œuvre pour atteindre la vision communiquée.

Le manque de clarté dans la définition et la communication du rôle du *BRO* a été problématique pour assurer l'adhésion citoyenne. Cette entité était parfois perçue comme un promoteur immobilier.

L'adoption d'un processus de coconception pour les prochaines phases devrait permettre de reprendre la cadence et réduire les nuisances pouvant être ressenties par les résidents déjà installés pendant les prochaines phases de construction.

Forces

- Création d'un réseau piétonnier reliant les écoles, les parcs, les espaces communautaires et les zones résidentielles;
- Un aménagement flexible des espaces publics favorisant les rencontres entre les citoyens tout au long de l'année;
- Création d'espaces verts aux échelles et aux vocations diversifiées et au rayonnement varié.

Faiblesses

- Le coût élevé des résidences dû à l'intégration d'innovations écologiques;
- Planification à moyen terme de la composition des phases à venir;
- Adhésion citoyenne faible;
- Perception erronée du rôle du *BRO*.

Principales retombées

Sociales

- Impossibilité de mesurer les retombées, car les premiers résidents s'installeront dans le quartier en 2020.

Environnementales

- L'intégration de mesures de rétention des eaux pluviales, la construction de bâtiments fonctionnant à 100% à l'énergie renouvelable et l'ajout de mesures favorisant la mobilité active visent à assurer la résilience de la Ville face aux changements climatiques. Les retombées ne peuvent être mesurées à ce jour.

Économiques

- Le projet prévoit la création de 10 000 à 12 000 emplois dans le secteur *Town Centre*, notamment par l'extension du *Northern Alberta Institute of Technology*.

LE PROJET EN IMAGES

03 BLATCHFORD



- 01 Vue d'ensemble du site
- 02 Tour de contrôle reconvertie
- 03 Aperçu de la densité
- 04 Animation en façade
- 05 Centrale énergétique
- 06 Vue d'ensemble du projet

Sources bibliographiques et iconographiques

- Blatchford Edmonton. Site internet officiel. Adresse URL: <https://blatchfordedmonton.ca/>
- City of Edmonton (2012). City Center Redevelopment Area Redevelopment Plan. Adresse URL: https://www.edmonton.ca/city_government/documents/plans_in_effect/City_Centre_ARP_Consolidation.pdf
- Downtown Business Association of Edmonton (2011). Investigating the Impact of The City Centre Airport Redevelopment on Downtown Edmonton. Adresse URL: https://www.edmontondowntown.com/uploads/source/Business_Reports/2011.pdf
- City Council (2014). June 10, 2014 - Council Chamber. Adresse URL: <http://sirepub.edmonton.ca/sirepub/mtgviewer.aspx?meetid=1237&doctype=minutes&itemid=39494>
- City Council (2014). Blatchford Concept Plan Implementation Analysis - Business Case. Adresse URL: <http://sirepub.edmonton.ca/sirepub/cache/2/yj4omgqgsen5tnklvj2fixm1/33773009132019082412210.PDF>
- City Council (2014). Blatchford Redevelopment scenarios. Adresse URL: <http://sirepub.edmonton.ca/sirepub/cache/2/yj4omgqgsen5tnklvj2fixm1/33773509132019082638713.PDF>
- City Council (2014). Blatchford Business Case. Adresse URL: <http://sirepub.edmonton.ca/sirepub/cache/2/yj4omgqgsen5tnklvj2fixm1/33773109132019082849412.PDF>
- City Council (2014). Blatchford Concept Plan Implementation Analysis - Site plan and graphics. Adresse URL: <http://sirepub.edmonton.ca/sirepub/cache/2/yj4omgqgsen5tnklvj2fixm1/33773209132019084051285.PDF>
- City Council (2014). Blatchford Concept Plan Implementation Analysis - Strategic Alignment with The Ways. Adresse URL: <http://sirepub.edmonton.ca/sirepub/cache/2/yj4omgqgsen5tnklvj2fixm1/33773409132019083943252.PDF>
- Government Of Alberta. Blatchford Field Redevelopment. Adresse URL: <https://majorprojects.alberta.ca/Details/Blatchford-Field-Redevelopment/92>
- Ramsay, C. (16 août 2016). *Edmonton unveils plans for first residential phase of Blatchford redevelopment*. Global News. Adresse URL: <https://globalnews.ca/news/2886404/edmonton-unveils-plans-for-first-residential-phase-of-blatchford-redevelopment/>
- Corwther, S. (4 août 2017). *Edmonton's Blatchford project has been plagued by delays, but the heavy equipment is finally at work*. *The Globe and Mail*. Adresse URL: <https://www.theglobeandmail.com/real-estate/calgary-and-edmonton/edmontons-blatchford-airport-redevelopment-project-taking-off/article35882291/>
- Riebe, N. (27 mars 2019). *First townhomes in Blatchford development now for sale, city says*. CBC. Adresse URL: <https://www.cbc.ca/news/canada/edmonton/blatchford-townhomes-1.5073931>
- Cartmell, T. (18 juin 2019). *Opinion: Why isn't Blatchford taking off?*, *Edmonton Journal*. Adresse URL: <https://edmontonjournal.com/opinion/columnists/opinion-why-isnt-blatchford-taking-off-city-council-must-find-the-answer>
- Severs, L. (12 mai 2019). *Blatchford launches flight plan*. *Edmonton Journal*. Adresse URL : <https://edmontonjournal.com/life/homes/blatchford-launches-flight-plan>

Avec la participation de :
 Lauren Bridges, Senior Marketing Strategist
 Larissa McClure, Senior Development Engineer
 Tom Lumsden, Development Manager, BRO



Ce document a été produit pour

Côte-des-Neiges
 Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

par

AU
 L'ATELIER URBAIN
 Aménagement et urbanisme

04— Västra Hamnen

Malmö, Suède

Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics

Planification des équipements publics sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal

Côte-des-Neiges
Notre-Dame-de-Grâce
Montréal 

DESCRIPTION DU PROJET

Caractéristiques principales

Cet ancien site portuaire fait l'objet d'une revitalisation depuis 1998. Les différents projets qui se sont succédés visent à faire de l'ensemble du secteur un quartier mixte durable.

Genèse du projet

La cessation graduelle des activités industrielles a provoqué une réflexion sur la transformation de ce secteur à proximité du centre-ville. Le projet a d'abord été lancé par un concours d'architecture ayant comme thématique l'habitation. La Ville de Malmö a ensuite entrepris le redéveloppement de multiples quartiers sur ce site.

Similitudes avec l'ancien site de l'hippodrome et le contexte montréalais

Bien que situé à proximité du centre-ville, les accès vers Västra Hamnen sont limités, à l'instar du site de l'ancien hippodrome de Montréal.

Date de réalisation

1998 - En cours

Superficie

175 hectares

Population

20 000 habitants

Nombre de logements

4 558 unités (2016)

11 000 unités prévues à terme

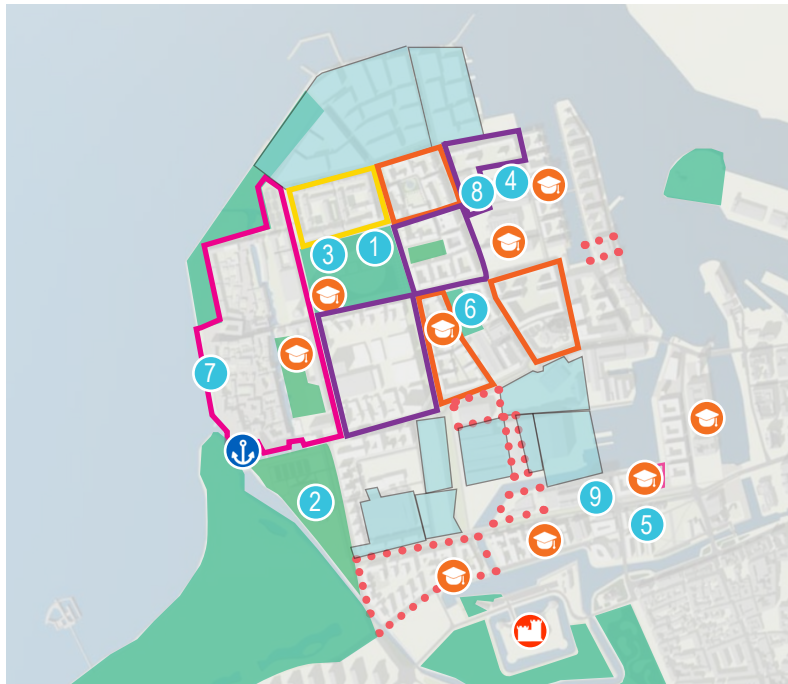
Typologie de bâtiments

Typologies variées de moyenne à haute densité

Vocation

Quartier mixte durable





Légende

- 1 Aire de jeux Sollekplatsen
- 2 Centre multifonctionnel Kockum Fritid
- 3 École primaire Vastrå Hamnen Skola
- 4 École secondaire Kunskapsgymnasiet
- 5 Malmö Live Konsertus
- 6 Parc de quartier
- 7 Promenade Sundspromenaden
- 8 Salle de spectacle
- 9 Université de Malmö
- Établissement d'enseignement
- Château Malmöhus
- Marina

Phasage

- Phase 1 - Bo01 (2001 - 2011)
- Phase 2 - Flagghusen (2006 - 2008)
- Phase 3 Fullrigaren (2008) Ståpelbaden (2008 - 2009) Södra Dockan (2008 - 2009)
- Phase 4 Kappseglaren (2010) Masthusen (2009 - 2012) Västra Dockan (2009 - 2012)
- Phase 5 - En cours
- Phases subséquentes Galeonen, Varvsstaden, Hamporten

Équipements collectifs



Décentralisation des équipements collectifs avec un pôle récréatif central.

Parcs et espaces verts



Plus de 15 hectares de parcs et d'espaces verts sont aménagés selon une configuration décentralisée.

Trame de rue



Un système organique de rues étroites conçu pour limiter le trafic motorisé est superposé à l'ancienne trame de rue.

Mixité des usages



La mixité des usages constitue l'un des cinq principaux objectifs qui a guidé la planification du quartier.



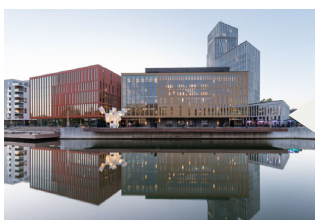
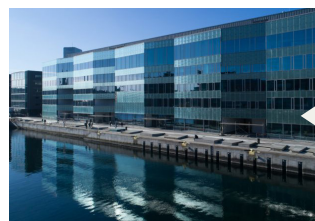
Parc Stapelbäddsparken

Ce vaste parc de quartier dédié aux activités de plein air est situé sur l'ancienne cale de chantier naval. Construit en 2005 par la Ville de Malmö, cet espace a été conçu dans le but de créer un lieu d'intérêt qui se démarque sur la scène internationale. Des installations sportives et récréatives telles qu'un parc de planches à roulettes, un jeu d'échecs géant ainsi que des modules d'escalade s'y retrouvent.



Université de Malmö

Situé sur un ancien quai appartenant à la Ville de Malmö, le bâtiment Orkanen a été construit en 2005 et a coûté près de 600 millions de couronnes suédoises (environ 82 M\$ CA). Il est le symbole de l'Université de Malmö et se situe à proximité de la gare Centrale. Le bâtiment, nommé « *Ouragan* », a été élaboré afin de respecter l'échelle et la simplicité qui caractérisent les anciens bâtiments industriels. Il intègre également une bibliothèque publique d'une superficie de 7 000 m².



Malmö Live Konsertus

La construction de ce centre multifonctionnel a été complétée en 2015. Il occupe une superficie de 90 000 m² et a été construit au coût de 1,4 milliard de couronnes suédoises (environ 193 M\$ CA). Cet ensemble de bâtiments d'une hauteur de 25 étages accueille la maison de l'Orchestre symphonique de Malmö. Le Malmö Live Konsertus possède également une salle de spectacles, de multiples salles de conférences, un hôtel, des espaces de bureaux et des logements.



École secondaire Kunskapsgymnasiet

Construite dans un ancien hangar réhabilité au début des années 2000, cette école secondaire comprend une salle de spectacles ouverte au public, nommée la Skånes Dansteater.



École primaire Vasträ Hamnen Skola

Construite en 2010, cette école intègre une maison des loisirs. Son aménagement intérieur est flexible de manière à s'adapter aux classes de la maternelle ou celles de l'école primaire, en fonction de l'évolution des besoins.

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS



Terrains de jeux - Sollekplatsen

La conception des aires de jeux destinées aux enfants fait l'objet d'une stratégie visant à rendre unique chacun de ces espaces publics. Cet espace de jeux attire une population venant de l'extérieur du quartier.



Centre multifonctionnel Kockum Fritid

Ce centre multifonctionnel offre une large gamme d'activités (patinoire, piscine, salles de sport, etc.). Il compte des salles d'entraînement ainsi que des salles de conférence et sa conception vise à réduire sa consommation énergétique.



Promenade Sunspromenaden

Esplanade d'une longueur de près de 400 mètres, cet espace public est situé le long de la mer et relie la marina avec le parc Daniaparken. Ses escaliers en béton mènent à des ponts de bois situés au niveau de la mer, où il est possible de se baigner.






Salle de spectacles

Cette salle de spectacles abrite un organisme à but non lucratif dont la mission est l'enseignement de la danse. Ce bâtiment est partagé également avec l'école secondaire Kunskaps gymnasiet.



Légende

-  Réseau de trains
-  Trajets d'autobus
-  Site de Västra Hamnen



Accessibilité

Autrefois enclavé, le quartier est aujourd'hui accessible en transport en commun, en transport actif et en automobile. Un important réseau de pistes cyclables et de rues piétonnes aménagé à l'intérieur du quartier encourage les résidents à adopter différents modes de transport actif. Bien que l'automobile soit présente au sein du quartier, plusieurs initiatives ont été adoptées pour encourager l'électrification des véhicules, notamment l'aménagement d'espaces de stationnement privilégiant les voitures électriques et l'utilisation de véhicules municipaux entièrement électriques.



Les clientèles desservies

La première étape du redéveloppement du site est connue sous le nom Bo01 qui consistait en une exposition internationale sur l'habitation. De nombreuses familles ayant un revenu annuel élevé ont été attirées par le concept de village écologique mis en œuvre et par la qualité de l'offre en espaces publics.

La prise en compte du profil de cette population pour la planification des phases subséquentes a réorienté le projet. L'offre en équipements publics s'avérant insuffisante pour répondre aux besoins de la population, de nouvelles écoles et une variété d'équipements publics ont été intégrés par la suite.



Qualité des espaces publics

L'un des objectifs d'aménagement de Västra Hamnen est de réaliser un quartier mixte respectant l'échelle humaine. Les bâtiments, les rues et les espaces publics ont été planifiés de manière à créer des espaces sécuritaires pour les résidents. Les déplacements actifs sont sécurisés par un tracé organique superposé à la trame existante, dont la fonction est de limiter la vitesse automobile.

Le gabarit des bâtiments et les tracés de rues valorisant les déplacements actifs ont été planifiés de façon à assurer le confort des usagers, notamment en minimisant l'impact des vents.



Identité et patrimoine

L'héritage industriel est préservé par la reconversion de bâtiments industriels, souvent en équipements publics et par les aménagements en bordure de la mer. La configuration de l'espace et du mobilier rappelle le passé portuaire du lieu. La toponymie et la conservation du réseau de rues existantes sont également déterminants dans la mise en valeur patrimoniale du lieu.



Interface entre les espaces publics et privés

Les lignes directrices prévoient une implantation directe des bâtiments sur la rue. Autant les bâtiments publics que les bâtiments privés se caractérisent par une absence de marge de recul, reprenant la configuration traditionnelle des bâtiments de la ville de Malmö. Le choix de ce type d'implantation a aussi été motivé par la volonté de mieux encadrer les espaces publics et de dynamiser la rue.



MISE EN ŒUVRE

Durée de la planification

À partir de 1988

Durée de réalisation

À partir de 2001

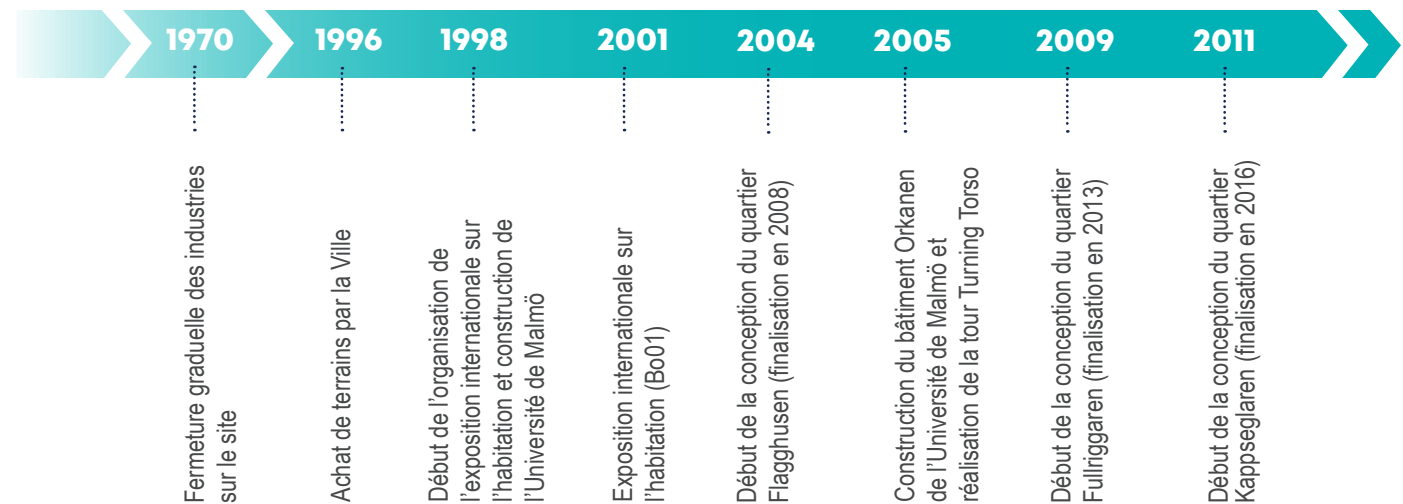
Coûts de construction

- Phase 1: 250 M SEK (environ 33 M\$ CA)

Enjeux du projet

- La fluidité du trafic constitue un enjeu pour la Ville de Malmö qui vise à réduire la place de la voiture, alors que les entreprises établies souhaitent demeurer accessibles par des moyens de transport diversifiés.
- La planification d'une offre suffisante en équipements publics nécessite une flexibilité pour répondre aux besoins de la population, dont l'accroissement rapide est difficile à prévoir.
- L'abordabilité des logements constitue un enjeu qui s'est révélé majeur à la suite du développement du quartier Bo01.

Étapes d'implantation du projet



Gouvernance

La Ville de Malmö, étant propriétaire de 50 % des terrains, a dû travailler en collaboration avec les propriétaires privés pour le développement du site. Outre le concours d'architecture organisé pour la première phase Bo01, la gestion du projet a principalement été assurée par les départements municipaux de Malmö.

Principaux défis rencontrés

La collaboration avec les nombreux propriétaires privés qui détenaient 50 % des terrains s'est avérée parfois conflictuelle, surtout pour la mise en œuvre de la vision de la Ville de Malmö. Les exigences élevées pour l'intégration de mesures d'efficacité écoénergétique et d'espaces verts dans les projets immobiliers ont constituées les principaux écueils.



Participation citoyenne

Le « *Creative Dialogue* » est un processus de conception intégrée où l'ensemble des acteurs d'un milieu travaillent de manière commune dans l'élaboration et la conception d'un projet. Dans le cadre de Västra Hamnen, cette méthodologie de travail a été adoptée à partir de la planification de la seconde phase de développement dans le but de permettre l'échange des connaissances et des expériences de chacun.

Promotion du projet

L'exposition sur l'habitation qui a donné lieu à la phase de développement Bo01 a fait de ce quartier une vitrine internationale du développement durable. Ayant comme thématique « La ville de demain », cette exposition a été une occasion de repenser la création d'un milieu de vie durable. En poursuivant entre autres l'objectif de développer un quartier entièrement approvisionné en énergie renouvelable locale, la Ville de Malmö a créé un modèle de développement urbain assurant sa promotion grâce aux innovations sociales et environnementales mises en place.

Les effets de la promotion

La vision innovante derrière le projet, sa localisation à proximité du centre-ville et ses espaces publics de qualité comprenant des accès à la mer ont naturellement attiré de nombreux résidents. Le contexte d'exposition issue d'un concours d'architecture a également participé à la promotion du quartier. Le site est rapidement devenu un lieu de destination autant pour les habitants de Malmö que pour les visiteurs de la région ou d'autres pays.

Rassemblant une population au profil plutôt homogène, des ajustements ont été apportés afin de diversifier la population attendue dans les autres secteurs de Västra Hamnen. D'autres modifications concernaient la planification des espaces commerciaux, une dimension qui avait reçu peu d'attention au moment de la planification.

LES IMPACTS DU PROJET

Leçons retenues

Un manque d'équipements publics répondant aux besoins des familles a été identifié suite à la première phase de développement. La flexibilité du processus de planification s'est révélée comme une clé du succès pour répondre à cette problématique.

L'homogénéité des premiers résidents a donné lieu à l'élaboration de stratégies pour intégrer davantage de logements locatifs et de logements étudiants.

Un taux élevé de possession d'un véhicule par habitant a mené à la construction d'un stationnement étagé.

L'évaluation de la performance du projet, qui a permis des ajustements au fil du temps, comporte un coût élevé et une complexité importante rendant difficile sa réalisation en continu.

Forces

- L'attractivité et le confort des espaces publics;
- La flexibilité de la planification a permis de repenser certaines orientations après la mise en œuvre de chacune des phases de développement;
- *Green Space Factor* : l'intégration d'un système de pointage pour assurer l'intégration d'espaces verts dans les projets immobiliers.

Faiblesses

- L'abordabilité des logements;
- La gestion du trafic automobile malgré une offre importante en transport actif et collectif;
- Peu d'espaces commerciaux ont été prévus, de telle sorte qu'un déficit de services se fait sentir avec l'évolution du projet.

Principales retombées

Sociales

- 70 % de logements abordables au sein de la deuxième phase ont été prévus afin d'assurer une mixité socioéconomique;
- L'attractivité des espaces publics a créé un engouement pour le quartier. Ceux-ci constituent des lieux de rencontres importants à l'échelle de la Ville.

Environnementales

- La consommation énergétique réduite des logements (50 kWh/m²/an en moyenne) constitue un modèle qui a été reproduit dans de multiples projets immobiliers à Malmö.

Économiques

- 16 000 nouveaux emplois ont été créés jusqu'à maintenant.

LE PROJET EN IMAGES



- 01 Partie sud du quartier Bo01
- 02 Promenade riveraine Sundspromenaden
- 03 Malmö Live Konsertus
- 04 Canal en cour arrière d'habitations
- 05 Habitations dans le quartier Bo01

Sources bibliographiques et iconographiques

- Anderberg, S. (2015). Western Harbor in Malmö. Adresse URL : <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:877640/FULLTEXT01.PDF>
- City of Malmö Planning Office. (2018) Summary of Västra Hamnen's goals and design principles. Adresse URL: <http://www.monitoringmatters.org/ppdfc/malmoe1.PDF>
- Ecoquartier. (2016). Bo01. Adresse URL : <https://ecoquartier.ch/wp-content/uploads/2016/05/malmo-ecoquartier-vastra-hammen-bo01.PDF>
- Galleri Västra Hamnen. Sundspromenaden. Adresse URL: <https://gallerivastrahammen.se/sundspromenaden/>
- Gary Austin. (2013). Case study and sustainability assessment of Bo01, Malmö, Sweden. Journal of Green Building: Summer 2013, Vol. 8, No. 3, pp. 34-50.
- Kockum Fritid. Om oss. Adresse URL: <https://kockumfritid.se/om-oss/>
- Koutra S., Becue, V., Griffon, J.-B., Ioakeimidis, C. (2017). Towards a Net-Zero Energy District Transformation in a Mono-criterion Scenario Analysis. Adresse URL : <https://pdfs.semanticscholar.org/4775/3cdea571e489ab70ee6b60efdc2f183611ca.PDF>
- Malmö Stad. Adresse URL: <https://malmo.se/>
- Malmö Stad. (2008). Plans and strategies for Western Harbour. Adresse URL : [https://malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c6989a/1491304653144/Plans%20and%20strategies%20\(2008\).PDF](https://malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c6989a/1491304653144/Plans%20and%20strategies%20(2008).PDF)
- Malmö Stad. (2018). Västra Hamnen in figures. Adresse URL: <https://vastrahammen.se/app/uploads/2019/01/V-H-i-siffror-2018-A5.PDF>
- St-Onge, J.-F. (21 octobre 2011). *Malmö / Västra Hamnen – Bo01 écoquartier*, E.A.U. Adresse URL : <https://eau123go.wordpress.com/2011/10/21/malmo-vastra-hammen-bo01-ecoquartier/>
- T. Wramén, M. (27 février 2018). Orkanen, biblioteket på Malmö Universitet. Adresse URL : <http://www.flygfilmfoto.se/2018/02/27/orkanen-biblioteket-pa-malmo-universitet/>.
- Wayback Machine, Internet archive. Kongress, Konsert och hotell, Västra Hamnen. Adresse URL: <https://web.archive.org/web/20120622103358/http://malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Byggprojekt-nyheter/3-23-2011-Kongress-konsert-och-hotell-Vastra-Hammen.html>
- Weber, Saint-Gobain. Västra hamnens skola, Malmö. Adresse URL : <https://www.se.weber/produkter-och-system-golvavjamning/vastra-hamnens-skola-malmo>

Avec la participation de :
 Ted Gustavsson, Coordonateur de projet, Ville de Malmö
 Katarina Jeraeus, Architecte, Ville de Malmö
 Pernilla Andersson, Ingénieure, Ville de Malmö



Ce document a été produit pour

Côte-des-Neiges
 Notre-Dame-de-Grâce
Montréal

par

AU
 L'ATELIER URBAIN
 Aménagement et urbanisme

