



QUARTIER NAMUR- HIPPODROME

DOCUMENT D'INFORMATION
OCTOBRE 2019



TABLE DES MATIÈRES

Mot des élus	5
Introduction	7
1 Vision et principes de mise en valeur	17
2 Principaux défis	28
3 Éléments de contexte	30
4 Prochaines étapes	58

MOT DES ÉLUS



Éric Alan Caldwell

Membre du comité exécutif
Responsable de
l'urbanisme, de la
mobilité et de l'Office de
consultation publique de
Montréal

Symbole de renouveau, le développement du site de l'ancien hippodrome est une opportunité de réaliser ce qui deviendra le Montréal de demain et une occasion rêvée de redéfinir l'aménagement des quartiers pour, et par, les citoyennes et citoyens. À terme, la Ville souhaite faire du quartier Namur-Hippodrome un quartier inclusif, mixte, intégrant les principes de la transition écologique et répondant aux besoins de tous ceux et celles qui désireront y vivre.

Plus concrètement, notre vision s'articule autour de la planification d'un milieu de vie exemplaire où les plus hauts standards de construction et d'aménagement sont appliqués, avec comme objectif un développement carboneutre axé sur le transport actif et collectif. Contrairement au développement urbain des 50 dernières années, ce quartier sera conçu avec en priorité les besoins en déplacements actifs et collectifs des ménages montréalais et il sera construit en répondant aux exigences les plus strictes en matière de réduction des gaz à effets de serres.

Le développement de ce quartier résilient verra le jour grâce à une planification qui devra être optimale quant à la place des usages résidentiels, commerciaux et institutionnels et la qualité des infrastructures. La place de l'école sera au cœur de ce nouveau quartier, et les trames de rues s'articuleront à partir des réseaux pédestres, cyclistes et collectifs.

Ce nouveau quartier, bien qu'innovant dans sa forme, sera tout de même typiquement montréalais. Notre histoire, nos paysages et les liens avec les quartiers voisins seront magnifiés.

Les conditions de vie et de mobilité dans le quartier contribueront à son caractère distinctif, les gens qui voudront y vivre et s'y installer seront à la recherche de ce type de milieu de vie. Les choix d'aménagement sont assumés par la Ville et ce sont des choix qui seront assumés par les nouveaux résidents. Nous sommes convaincus que cela constituera un facteur d'attraction pour plusieurs. Ce développement urbain sera un laboratoire pour nous guider dans les meilleures pratiques de développement durable qui nous aideront dans le réaménagement de nos quartiers existants.

Un projet de cette envergure doit s'inscrire dans une démarche de consultation citoyenne encourageant les rencontres et partages d'idées. Celle-ci doit inclure la participation des résidents des quartiers adjacents, des travailleurs du secteur, des partenaires de la Ville et bien entendu des futurs occupants. C'est pour cette raison que la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal, qui sera l'instigatrice des démarches visant à impliquer les Montréalais et Montréalaises dans la conception d'une vision commune pour la mise en valeur de ce quartier en devenir.

C'est donc avec enthousiasme que nous vous convions à participer en grand nombre à la consultation qui s'amorce. Nous sommes convaincus que ces échanges seront des plus intéressants et qu'ils permettront la réalisation d'un grand projet urbain avant-gardiste.



Sue Montgomery

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





INTRODUCTION

La vision d'aménagement et les principes de mise en valeur du site de l'ancien hippodrome et des abords de la station de métro Namur, principales composantes du secteur Namur-De la Savane, sont soumis à la consultation publique. La requalification de ce morceau de ville franchit ainsi une étape importante. À terme, l'Administration municipale souhaite construire, dans cette partie du territoire, un milieu de vie complet et inclusif, dans lequel la mobilisation citoyenne et la coopération des acteurs seront des piliers fondateurs.

De propriété municipale depuis octobre 2017, le site de l'ancien hippodrome est le dernier terrain vacant de grande ampleur parmi les secteurs centraux de Montréal. La maîtrise foncière donne à la Ville l'opportunité de mettre en œuvre ses plans et politiques et permet surtout de créer un véritable quartier mixte et exemplaire qui se démarquera par son unicité et son caractère avant-gardiste à plusieurs égards. Les innovations en matière d'écologie urbaine, d'aménagement et de mobilité durable seront au cœur du déploiement de ce nouveau quartier. La mise en valeur du site de l'ancien hippodrome deviendra ainsi une vitrine des ambitions de l'Administration, notamment en matière de transition écologique et d'habitation. De même, la transformation des abords de la station de métro Namur changera l'image du lieu et marquera l'entrée de ce nouveau quartier à échelle humaine créant ainsi une nouvelle adresse pour les Montréalaises et les Montréalais.

La vision d'aménagement proposée soutient donc la construction d'un quartier résilient qui se distingue par l'engagement de la communauté et où les façons de se déplacer y seront complètement repensées. En effet, l'Administration souhaite opérer un changement en matière de mobilité, lequel se traduira par une réduction importante de la place de l'automobile au profit d'un aménagement priorisant les piétons et les cyclistes. La Ville propose également l'implantation d'équipements collectifs et de lieux publics multifonctionnels qui répondent aux besoins variés de la population ainsi que le déploiement d'espaces verts généreux.

La transformation de ce morceau de ville en un quartier innovant et distinctif permettra à la Ville de contribuer à l'atteinte de ses objectifs en matière de transition écologique. Une gouvernance adaptée et rigoureuse, ancrée dans la communauté, devra être mise en place pour assurer le succès de cet ambitieux projet urbain. Tout en reconnaissant la contribution essentielle de la société civile et l'engagement des citoyens, la Ville entend jouer un rôle de chef de file.

La vision et les principes de mise en valeur qui sont soumis au débat public pour l'aménagement du quartier Namur-Hippodrome émanent de la démarche de planification coordonnée par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, et ce, en collaboration avec l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et les services municipaux concernés.

C'est dans ce contexte que l'OCPM est mandaté pour tenir une concertation citoyenne sur l'avenir du site de l'ancien hippodrome et des abords de la station de métro Namur à l'automne 2019. Cette concertation offre une occasion d'échanger sur plusieurs enjeux et de nourrir la réflexion collective qui dessinera un quartier à la hauteur des aspirations qui auront été exprimées.

Après avoir présenté le territoire visé, le document d'information expose d'entrée de jeux, la vision et les principes proposés devant orienter la mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome. Il poursuit avec l'énumération des principaux défis à relever et le rappel du contexte et de l'environnement urbains dans lesquels s'inscrit le futur quartier. Enfin, il conclut avec les prochaines étapes prévues suite à la présente consultation publique.





Le territoire visé

Le territoire, objet de la présente consultation publique, concerne le site de l'ancien hippodrome et les abords de la station de métro Namur, et est désigné sous l'appellation quartier Namur-Hippodrome. En effet, la mise en valeur du site de l'ancien hippodrome est tributaire de la transformation des abords de Namur, dont historiquement la frange ouest faisait partie du site¹. L'amélioration des conditions de mobilité active et collective constitue un préalable à la requalification de ce territoire.

Aussi, l'avenir de cet ensemble urbain en devenir est indissociable du contexte territorial du secteur élargi Namur-De la Savane dans lequel il prend place. C'est pourquoi la démarche de planification entreprise par la Ville s'appuie sur une approche multiscalaire continue, en inscrivant le quartier Namur-Hippodrome dans une échelle plus large, celle de l'ensemble du secteur Namur-De la Savane de façon à intégrer et à saisir l'ensemble des enjeux, et ce, dans une optique de cohérence territoriale de cette partie de la ville.

Véritable tête de pont du pôle économique de l'ouest, à la lisière des quartiers centraux de l'agglomération, le secteur Namur-De la Savane est localisé à la croisée des autoroutes Métropolitaine et Décarie. S'étendant sur une superficie d'environ 7 km², le secteur chevauche les territoires des villes de Mont-Royal et de Côte-Saint-Luc ainsi que ceux de deux arrondissements de Montréal, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et Saint-Laurent. Il est traversé par des corridors de transport de portée régionale (voies ferrées et autoroutes), qui contribuent à son enclavement et à son morcellement. Le secteur est desservi par deux stations de métro de la branche ouest de la ligne orange, parmi les moins achalandées du réseau de la Société de transport de Montréal (STM).

En plus du territoire du quartier Namur-Hippodrome, ce vaste morceau de ville est composé de réalités urbaines différentes. Ainsi, les abords de Décarie où se trouvent diverses activités commerciales et de bureau de même que les deux stations de métro constituent les principaux accès au secteur. À l'est, le secteur Le Triangle a déjà amorcé sa transformation vers un quartier résidentiel. À l'ouest, le secteur industriel de Mont-Royal marque fortement la présence d'emplois et la Cité scientifique encore plus à l'ouest complète cette vocation. La gare de triage du Canadien Pacifique (CP) et un quartier résidentiel de la ville de Côte-Saint-Luc viennent ceinturer le secteur à l'extrême ouest. Des activités industrielles et des sites vacants dans l'arrondissement de Saint-Laurent complète ce portrait au nord du secteur. Mentionnons également la présence dans le secteur du boulevard Cavendish, en attente d'un raccordement entre les tronçons nord et sud.

¹ La propriété de l'hippodrome s'étendait jusqu'au boulevard Décarie, avant son remembrement et la vente de sa portion est au promoteur immobilier Campeau en 1991.

L'échangeur Décarie, qui marque le croisement de deux autoroutes névralgiques, est le point de jonction à partir duquel l'autoroute Décarie amorce son parcours en tranchée vers le sud. Cette tranchée constitue une importante fracture urbaine malgré la présence de plusieurs viaducs, comme celui de la rue Jean-Talon Ouest, laquelle présente des signes importants de congestion automobile aux approches du corridor Décarie (autoroute et voies de desserte). Cette rue est le principal accès au quartier Namur-Hippodrome et fera l'objet d'un réaménagement aux bénéfices des transports actif et collectif.



L'autoroute Décarie qui amorce son parcours en tranchée dans le secteur Namur-De la Savane



La rue Jean-Talon Ouest, principal accès au quartier Namur-Hippodrome



L'avenue Mountain Sights, secteur résidentiel du secteur Namur-De la Savane

Secteur Namur-De la Savane



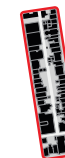
Le territoire du futur quartier Namur-Hippodrome est composé des abords de la station de métro Namur et du site de l'ancien hippodrome, l'ensemble couvrant près de 75 ha. Il est bordé à l'est par l'avenue Mountain Sights, au sud et à l'ouest par les emprises des voies ferrées du CP et au nord par la limite municipale avec la ville de Mont-Royal.

Quartier Namur-Hippodrome



À lui seul, le site de l'ancien hippodrome jouera un rôle prépondérant dans la transformation de ce morceau de ville. En effet, la taille de cette propriété municipale est considérable avec ses 46 ha. À titre comparatif, cette superficie est équivalente à près de 66 terrains de football de la Fédération internationale de football association (FIFA).

L'ampleur de ce site est par ailleurs exprimée à travers les schémas qui suivent. Ces derniers représentent l'envergure de certains projets urbains, dont les Ateliers Rosemont et Benny Farm qui entrent respectivement 9 et 6 fois dans le site de l'ancien hippodrome.



Îlot montréalais
Le Plateau-Mont-Royal
2 ha



Ateliers Rosemont
5 ha



Benny Farm
7,5 ha



Bo-01
Malmö, Suède
18 ha





1. VISION ET PRINCIPES DE MISE EN VALEUR

La vision et les principes de mise en valeur devant guider le déploiement du nouveau quartier Namur-Hippodrome sont le fruit de la réflexion entamée en 2009, année où les activités hippiques ont cessé sur le site de l'ancien hippodrome. Cette réflexion a été nourrie depuis par la succession d'analyses et d'études ainsi que par les diverses démarches et activités de concertation, qui ont permis de mieux comprendre et appréhender ce territoire.

Prenant appui sur ces acquis, la Ville propose aujourd'hui une vision et des principes de mise en valeur actualisés à la lumière des grandes orientations d'aménagement formulées dans le cadre de la démarche de planification en cours du secteur Namur-De la Savane auquel est associé le futur quartier. Ces principes font de surcroît écho aux politiques, plans et stratégies de l'administration municipale en matière d'intervention sur le territoire.

Les abords de la station de métro Namur et le site de l'ancien hippodrome seront transformés, dans les prochaines années, en un véritable milieu de vie. La vision et les principes de mise en valeur soumis à la consultation publique donnent le ton des intentions portées par l'Administration pour le déploiement de ce morceau de ville qui se veut avant-gardiste et vitrine des ambitions de Montréal.

Cette vision requiert la contribution de l'ensemble des parties prenantes, du public et des citoyens pour qu'elle soit enrichie et partagée. La présente consultation publique menée par l'OCPM est l'occasion de jeter les bases d'une vision commune qui se décline selon les principes de mise en valeur proposés suivants :

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

1 Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté

L'écologie urbaine fait partie de l'ADN du quartier contribuant à réduire sa consommation de ressources et d'énergie, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre et à réduire son empreinte écologique. Le quartier participe ainsi à l'effort montréalais de la transition écologique.

À l'avant-garde en matière d'aménagement et d'architectures respectueuses de l'environnement, le quartier est le terrain des innovations écologiques. Toutes les stratégies visant à réduire son empreinte écologique sont expérimentées ou mises en œuvre. Le quartier se démarque ainsi par ses performances environnementales et son objectif de carboneutralité.

L'innovation du quartier en ce qui concerne l'écologie s'accompagne des plus hauts standards de qualité par un design urbain distinctif, une architecture évocatrice et audacieuse et des aménagements mettant en application les techniques les plus novatrices sur le plan écologique. Elle s'accompagne aussi d'une mobilité qui a recours aux dernières avancées dans le domaine de la consommation des énergies propres.

Ancré dans la communauté, ce milieu de vie a une approche d'écoquartier et se distingue par la responsabilité et l'engagement de ses résidents, propriétaires, locataires, usagers et travailleurs, qui insufflent l'impératif de la transition écologique. Des partenariats impliquant citoyens, institutions publiques et secteur privé se mettent en place hissant le quartier parmi les plus performants sur le plan environnemental et les plus recherchés pour la qualité de vie au bénéfice d'une population diversifiée et responsable.



Architecture innovante
Source : villes-innovations.com



Gestion de l'eau
Source : e-rse.net

Ce principe se reflète dans :

- L'aménagement d'un quartier avec un objectif de carboneutralité et centré sur la mobilité durable, notamment les transports actif et collectif;
- La recherche de la qualité, de l'évocation et de l'audace en matière d'aménagement, de design urbain et d'architecture par le recours à l'émulation des idées (concours, appels à projets, appels à propositions);
- L'engagement citoyen et civil dans la vie de quartier ainsi que tout au long des différentes phases de son déploiement;
- Le verdissement massif permettant de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer la qualité de l'air;
- Le recours aux énergies propres dans les domaines de la mobilité;
- L'implantation d'un dispositif de distribution pour le chauffage et le refroidissement des bâtiments;
- L'efficacité énergétique des bâtiments;
- La gestion sur site, le tri sélectif et le recyclage des matières résiduelles;
- La réduction de la consommation d'eau par le recours à la réutilisation de l'eau de pluie, à l'irrigation, au recyclage des eaux grises et aux appareils à faible débit;
- L'obtention de certifications environnementales pour les bâtiments et les aménagements extérieurs.



Vauban-Schoenen
Source : voxeurop.eu

2 Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles

Le quartier réunit l'ensemble des activités urbaines nécessaires au quotidien. Il est possible d'y habiter et d'y travailler tout en ayant accès à une large gamme de services de proximité de nature éducative, commerciale, sportive, récréative et culturelle, voire ludique.

À l'image de la diversité sociale et culturelle de Montréal et de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce tout particulièrement, le quartier est mixte, il offre un milieu de vie accueillant et inclusif. La diversité sociale du quartier s'exprime non seulement à travers les équipements et les services offerts, mais aussi par la gamme variée de logements qu'on y trouve, dont une part importante dédiée aux logements sociaux et communautaires, abordables et pour les familles. L'atout de la maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome est exploité à son maximum, présentant le quartier comme le fer lance d'une métropole mixte.

Conçu pour une population plurielle et diversifiée, le quartier est un lieu de cohabitation entre jeunes, adultes, aînés et les différents genres, qui y trouvent les lieux et les activités qui répondent à leurs besoins.

Le quartier permet d'y grandir et offre aux familles la possibilité d'évoluer grâce à un mode de vie axé sur la proximité et la cohabitation, l'échange et la socialisation, l'apprentissage et l'éducation, la sécurité et l'activité physique, grâce à des aménagements de qualité.



Bo01, Malmö, Suède
Source : balticurbanlab.eu



Îlot Langevin, Ville de Mérignac, France
Source : merignac.com

Ce principe se reflète dans :

- La proximité des lieux d'habitation avec les lieux d'emploi et de commerces par la présence de petites entreprises, d'ateliers et de bureaux, répartis adéquatement dans le quartier;
- L'offre et la concentration d'équipements collectifs mutualisés et d'espaces publics de qualité, comme lieux d'ancrage de la vie de quartier;
- La grande variété des typologies d'habitation se traduisant par une forme urbaine et des hauteurs modulées, en lien avec la vocation et la hiérarchisation des espaces publics et la desserte en mobilité collective;
- La part importante et la répartition équilibrée de logements sociaux, communautaires et abordables;
- L'offre significative de logements dédiés aux familles avec enfants, adaptés à leurs besoins;
- Les aménagements de qualité et sécuritaires, notamment des espaces publics, adaptés et qui peuvent évoluer selon les besoins d'une population plurielle et diversifiée;
- Le retour à la rue de quartier comme espace de la mobilité, de la vitalité commerciale et des interactions sociales;
- La transformation des abords de Namur en un pôle attracteur et principal accès au quartier, par l'intensité des activités urbaines, facilitant tant les déplacements actif et collectif que l'accès au métro et permettant l'arrêt pour y travailler, magasiner ou se divertir.

La grande variété de typologies d'habitation qui se traduit par une forme urbaine et des hauteurs modulées



3 La mobilité active et collective, assise d'un quartier ouvert sur la ville

La mobilité du quartier Namur-Hippodrome est complètement repensée, les gens s'y établissent pour la qualité des aménagements et l'efficacité des parcours recentrés sur le piéton. La mobilité est ainsi renforcée par un maillage de cheminements conviviaux dont l'accès au métro constitue le point d'ancrage. L'expérience de la marche à travers le quartier est agréable, fonctionnelle et enrichissante, se déplacer à pied devient une pratique pour tous les motifs de la vie quotidienne.

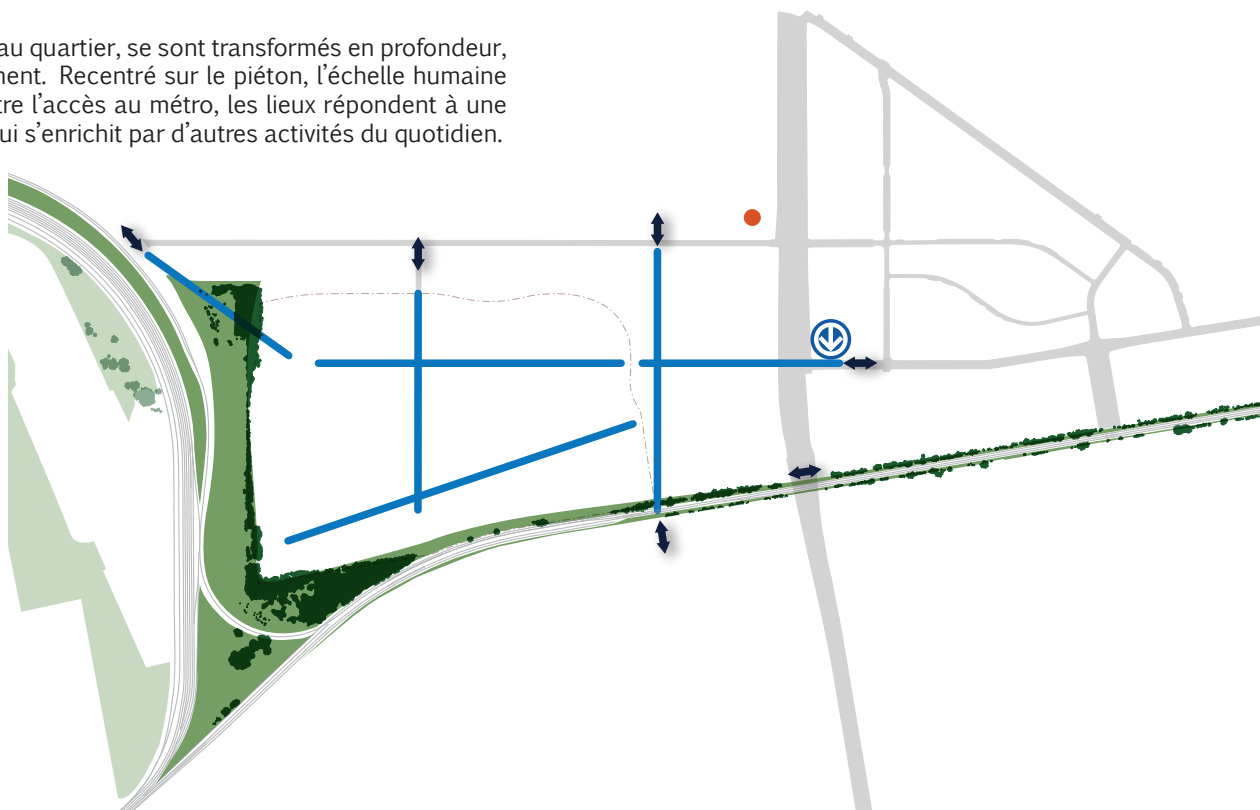
Nouvelle destination et branché sur le métro Namur, le quartier est entièrement desservi par une mobilité collective efficace se déployant le long de lignes de force. Les points d'accès au transport collectif sont déployés à travers les différentes parties du quartier, permettant ainsi une desserte équitable pour tous les résidents. La voiture est délaissée au profit des modes actifs et du transport collectif. L'aménagement du quartier accorde ainsi une priorité aux déplacements des personnes.

En dépit des barrières physiques ceinturant le quartier, son accessibilité et sa desserte sont entièrement revues. Un nouveau rapport avec l'environnement immédiat est établi et le quartier s'inscrit maintenant dans des réseaux de transport actif et collectif performants. Il est connecté au reste de la ville et des liens tant fonctionnels que visuels sont déployés.

Les abords de la station de métro, principale porte d'entrée au quartier, se sont transformés en profondeur, opérant un tournant en matière de mobilité et d'aménagement. Recentré sur le piéton, l'échelle humaine y est rétablie. Véritable « hub de vie », en plus de permettre l'accès au métro, les lieux répondent à une multitude de besoins. Se déplacer devient une expérience qui s'enrichit par d'autres activités du quotidien.



Funenpark, Amsterdam, Pays-Bas
Source : landlab.nl



Les connexions et les lignes de force mettant en scène l'ouverture sur la ville et l'accès au métro



Écoquartier des Fabriques, Marseille, France
Source : madeinmarseille.net



Ce principe se reflète dans :

- L'aménagement de nouveaux liens physiques rétablissant l'ouverture du quartier sur la ville et offrant de nouvelles possibilités pour les déplacements;
- L'aménagement du domaine public et la gestion du stationnement limitant l'utilisation de l'automobile;
- Les parcours orientés vers les déplacements collectifs repositionnant le quartier comme une destination et permettant de rejoindre facilement les différentes parties de la ville;
- La reconfiguration des abords de la station de métro Namur de façon à y redéfinir la mobilité et la place du piéton;
- L'aménagement d'un franchissement du corridor autoroutier dans l'axe de la rue Jean-Talon Ouest et articulé autour de la station de métro, véritable agrafe urbaine, permettant de relier de façon conviviale les quartiers de part et d'autre;
- Le partage de la rue permettant une cohabitation harmonieuse des usagers;
- La présence accrue de mobiliers urbains dans les parcours de mobilité, favorisant la qualité de l'expérience dans les déplacements;
- L'aménagement d'une multitude de passages et de venelles, à travers les îlots du quartier, de façon à prioriser les déplacements actifs, et ce, en toute saison;
- L'implantation de pôles de mobilité offrant un cocktail de modes alternatifs de déplacement (autopartage, vélos et autres modes en libre-service, bornes électriques, véhicules innovants);
- L'aménagement de parcours et l'offre de services de mobilité répondant aux besoins d'une population diversifiée, celle à mobilité réduite particulièrement.

4 Un réseau d'espaces verts et publics intégrés, à la base de l'organisation spatiale du quartier

Partie intégrante du quartier, la nature s'y déploie pour soutenir l'armature des espaces publics. Les composantes naturelles (eau, faune et flore) percolent dans le quartier et définissent un nouveau rapport à la nature en ville. La végétation et l'eau, constituées en réseau, participent à l'organisation spatiale du quartier et contribuent à son attrait et à sa viabilité.

En entrant en synergie avec la nature, l'espace public contribue à l'attrait du quartier. Il en devient l'élément fondateur autour duquel s'organisent la vie de quartier et les activités urbaines. Hiérarchisés, connectés et adaptables aux besoins d'une population diverse, les lieux publics sont appropriables grâce à leurs aménagements novateurs et à leurs programmations.

Les ramifications de la nature dans le quartier redéfinissent le rapport entre l'espace public et l'espace privé en assurant une continuité paysagère et fonctionnelle. La frontière entre l'espace public et l'espace privé s'estompe pour laisser la place à l'expérience de l'utilisateur.

Le déploiement des espaces verts et des lieux publics





Ce principe se reflète dans :

- La consolidation et l'aménagement d'une bande verte ceinturant le quartier le long des voies ferrées, assise d'une trame verte et bleue et amorce d'un vaste corridor vert est-ouest;
- L'aménagement de parcours verdoyants et naturalisés, ponctués de lieux publics;
- L'aménagement de rues, passages, noues et rues partagées permettant le déploiement de la végétation dans le quartier;
- La mise en place d'un dispositif de gestion écologique des eaux de ruissellement contribuant à la réutilisation de l'eau et à la résilience du quartier;
- Le déploiement différencié des espaces publics, permettant d'en lire la hiérarchie selon le milieu desservi;
- Le caractère multifonctionnel de l'espace public, permettant de répondre adéquatement aux besoins variés des résidents dans leur pluralité, et ce, de nuit comme de jour et l'hiver comme l'été;
- Des aménagements privilégiant l'expérience de l'utilisateur et les vues vers le mont Royal.



Source : vifamagazine.ca

5 Une identité du lieu renouvelée

Tourné vers l'avenir, le quartier reconnaît son héritage agricole et hippique tout en réinventant son identité. Au haut lieu de l'activité agricole de cette partie de la ville depuis la Colonie a succédé l'activité de courses de chevaux, jadis à la fois sport et divertissement. Ces deux vocations ont marqué l'imaginaire collectif montréalais, l'activité hippique en particulier.

Principale persistance, la figure de l'anneau révèle aujourd'hui par son tracé ce que fut ce haut lieu hippique. Vue du ciel, elle marque la présence de l'ancien hippodrome auquel sont venues se greffer non loin de là des installations du patrimoine kitsch, dont la plus visible est l'Orange Julep. En plus de la figure de l'anneau, le principal attribut du secteur réside dans les dégagements visuels offerts sur le mont Royal.

Le quartier recompose ces attributs et les met en scène. La figure de l'anneau est réinterprétée et les vues vers le mont Royal sont mises en valeur. Les perspectives vers les principaux points d'ancrage du quartier, tels que la station de métro, les équipements collectifs et les espaces publics, sont encadrées. La vocation agricole lointaine est actualisée au bénéfice des résidents.



Agriculture urbaine
Source : www.urban.org

Ce principe se reflète dans :

- Les aménagements mettant en relief la singularité du quartier puisée en partie dans son héritage. La figure de l'anneau participe ainsi à forger la nouvelle identité du quartier;
- Un art public réinterprétant le passé du secteur et dialoguant avec le vécu du nouveau quartier et de ses résidents;
- L'évocation et la reconnaissance des activités hippiques grâce à la toponymie de certaines rues et de certains lieux publics;
- La mise en scène des principaux points d'intérêt, dont le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph, par des percées visuelles, préservant le rapport du quartier à la ville;
- Le déploiement d'une agriculture urbaine saine, éducative et nourricière contribuant au rappel de l'héritage agricole du secteur.



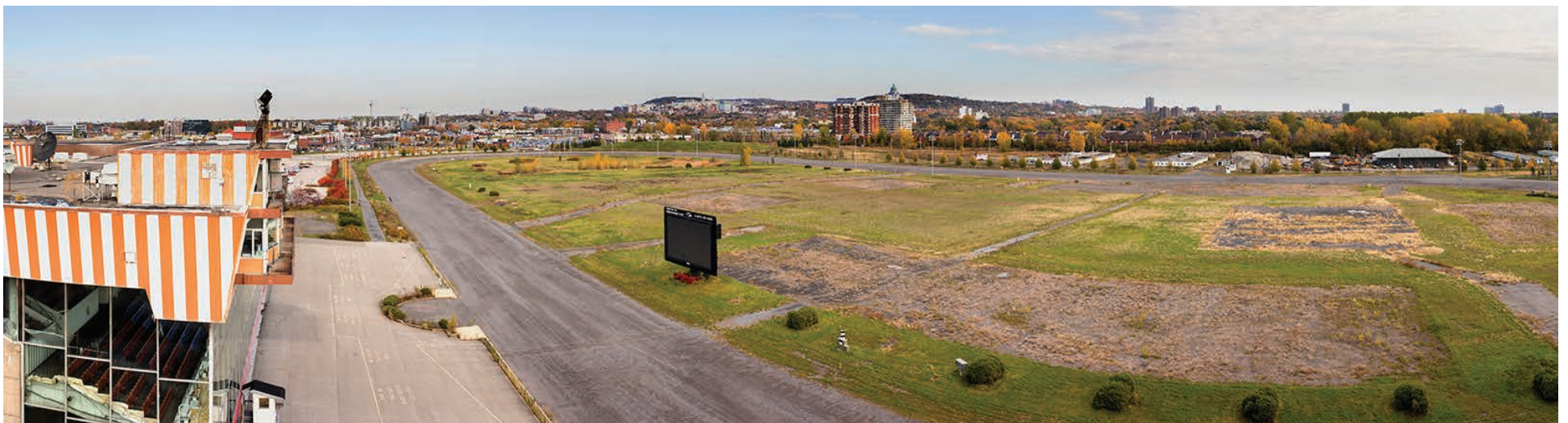
2. PRINCIPAUX DÉFIS

L'amélioration préalable des conditions de mobilité

Au-delà du territoire du futur quartier Namur-Hippodrome, c'est tout le secteur Namur-De la Savane qui est aux prises avec des conditions de mobilité difficiles. En effet, les barrières physiques que sont les autoroutes et les voies ferrées, les longues distances à parcourir et la quasi-absence d'infrastructure de transport actif rendent son accessibilité et les déplacements entre les sous-secteurs ardu. En conséquence, le niveau de congestion routière est très important dans cette partie du territoire et cela constitue le principal frein à l'atteinte du plein potentiel de mise en valeur du secteur. L'amélioration des conditions de déplacement pour les transports actif et collectif, qui sont particulièrement déplorables aux abords de la station de métro Namur, commande la nécessité de repenser la mobilité préalablement à la transformation du secteur.

C'est au prix d'un tournant important à opérer dans les choix des modes de mobilité qu'il sera possible de créer un quartier résilient qui soit le reflet des ambitions affichées dans le présent document. Recentré sur le piéton, c'est un quartier qui fait du partage de la rue l'assise pour la marche et la mobilité active.

Cela présente plusieurs défis dans le contexte de l'envergure du site de l'ancien hippodrome. En effet, la distance à parcourir depuis l'extrémité ouest du site jusqu'à la station de métro Namur est d'un peu plus de 1,3 km. Celle-ci peut conditionner les choix en matière de mode de déplacement pour certains, notamment les enfants et les personnes âgées, voire les personnes à mobilité réduite. L'offre d'un « cocktail » de mode de mobilité est nécessaire et doit pouvoir répondre à des besoins variés d'une population diverse.





Les solutions en matière d'aménagement devront permettre d'instaurer une mobilité durable priorisant les alternatives à « l'auto-solo ». Des efforts seront à consentir pour que le quartier soit construit autour de la mobilité active mais aussi de la mobilité collective, laquelle doit être appréhendée globalement et à d'autres échelles. Elle nécessite la collaboration et la coordination de l'ensemble des partenaires de la mobilité à Montréal.

Il convient de souligner à cet égard le pas important franchi récemment grâce au rapport et les 13 recommandations du groupe de travail mis sur pied par le MTQ et la Ville à l'hiver 2019. Les actions et les gestes qui s'en suivront dans la mise en place de solutions viables en matière de déplacements, permet d'entrevoir une mobilité améliorée dans le secteur, particulièrement collective.

La mise en œuvre d'un projet urbain complexe et d'envergure

La transformation d'un vaste site vacant et d'un contexte urbain déstructuré en un quartier résilient est un défi en soi. Guidée par la vision et les principes de mise en valeur proposés, cette transformation, qui se réalisera à long terme, mobilisera des ressources et nécessitera un engagement citoyen et civil ainsi que des partenariats. La Ville entend jouer un rôle de chef de file dans la planification et la mise en œuvre de ce projet urbain ambitieux qui se dessine aujourd'hui grâce entre autres à la maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome qui constitue l'une des clés de réussite d'un projet urbain avant-gardiste. Sa mise en œuvre requerra une gouvernance rigoureuse à la hauteur de sa complexité et de son envergure, tout en étant ancrée dans la communauté.

L'inscription du futur quartier dans la transition écologique

La transition écologique devient un impératif. Des efforts importants devront être consentis pour opérer ce tournant majeur dans le contexte d'émergence d'un nouveau quartier, qui devra contribuer en outre à l'effort montréalais de la transition. Le défi à cet égard consistera à limiter au maximum l'empreinte écologique du quartier et des activités humaines dès les premières phases de son déploiement et au-delà de sa maturité à terme. L'innovation ainsi que le rôle, la responsabilité et l'engagement collectifs en seront l'une des conditions de réussite.

3. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Cette section présente des éléments de contexte nécessaires à la compréhension du territoire. Elle fait ainsi état du contexte urbain dans lequel s'inscrit le territoire, sa formation et son portrait. Le contexte de planification y est abordé en ce qui a trait à l'approche privilégiée par la Ville, les démarches participatives, les principaux projets en cours ou en planification dans le secteur ainsi que les dernières études et analyses réalisées. La section conclue sur les principaux constats.

3.1 LE CONTEXTE URBAIN LA FORMATION DU TERRITOIRE

Avant 1950

Jusque dans les années 30, le secteur Namur-De la Savane est caractérisé par les activités agricoles. Les terres y sont fertiles et les produits des jardins maraîchers et des vergers sont prisés. Dans la première moitié du 20^e siècle, l'urbanisation s'amorce dans les quartiers montréalais de Côte-des-Neiges et de Notre-Dame-de-Grâce. Par ailleurs, on assiste au même moment à la création du village de Côte-Saint-Luc et des villes de Hampstead et de Mont-Royal.

En 1907, peu de temps après la fondation du « Montreal Jockey Club », l'hippodrome Blue Bonnets est inauguré dans le secteur Namur-De la Savane. Ce dernier est encore largement agricole, mais est facilement accessible en transport collectif grâce au tramway. En effet, une boucle de près de deux kilomètres, le Blue Bonnets Loop, avait été construite pour desservir le site. Le tramway permet ainsi de relier l'hippodrome au centre-ville en moins de 25 minutes.

Mentionnons que les travaux de construction de l'hippodrome ont été réalisés selon un plan d'ensemble s'inspirant de celui de l'hippodrome de Saratoga, dans l'état de New York, et l'estrade est implantée de façon à offrir des vues sur le mont Royal.

Après 1950

À partir de la seconde moitié du 20^e siècle, on assiste à un véritable boom immobilier. En effet, le territoire s'urbanise en quasi-totalité en moins de 15 ans. Les grandes infrastructures de transport, dont l'échangeur Décarie, apparaissent et transforment le paysage du secteur. Par ailleurs, l'arrêt du service du tramway et l'augmentation de l'utilisation de l'automobile laissent présager l'avenir du secteur. Le boulevard Décarie se développe de plus en plus dans l'esprit d'une « Route 66 » avec de grandes enseignes lumineuses, des restaurants et des attractions destinés à une clientèle motorisée. Dans les années 60, le développement industriel et commercial est accéléré avec la transformation du boulevard Décarie en autoroute. Malgré le prolongement de la ligne orange de métro dans les années 80, le secteur est encore caractérisé par des aménagements dédiés à l'automobile.



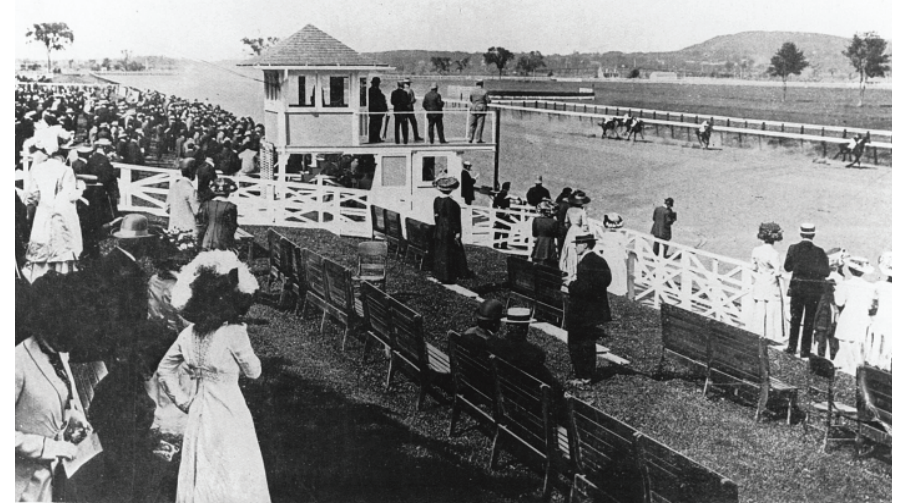
Scène de récolte du « melon de Montréal »
Sources : Archives de la Ville de Mont-Royal



Station de tramway Blue Bonnets, 1921
Sources : STM



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



Vue vers le mont Royal à partir des estrades de Blue Bonnets, vers 1910
 Source : Musée McCord



Les enseignes lumineuses du boulevard Décarie, 1961
 Source : Ville de Montréal, Service d'urbanisme



L'autoroute Décarie, vers le sud, en 1970
 Source : Bibliothèque et archives nationales du Québec



Les jockeys de Blue Bonnets remerciant la STM pour l'ouverture de la station Namur sur la ligne orange du métro
 Source : STM

LES ÉLÉMENTS DE PORTRAIT

Vocation du secteur

Le secteur Namur-De la Savane est désigné au Schéma comme l'un des six secteurs de planification stratégique et est inclus en bonne partie dans la grande affectation « industrie ». Néanmoins, les grandes affectations « activités diversifiées », le long des autoroutes Décarie et Métropolitaine, et « dominante résidentielle » définissent également les vocations du secteur.

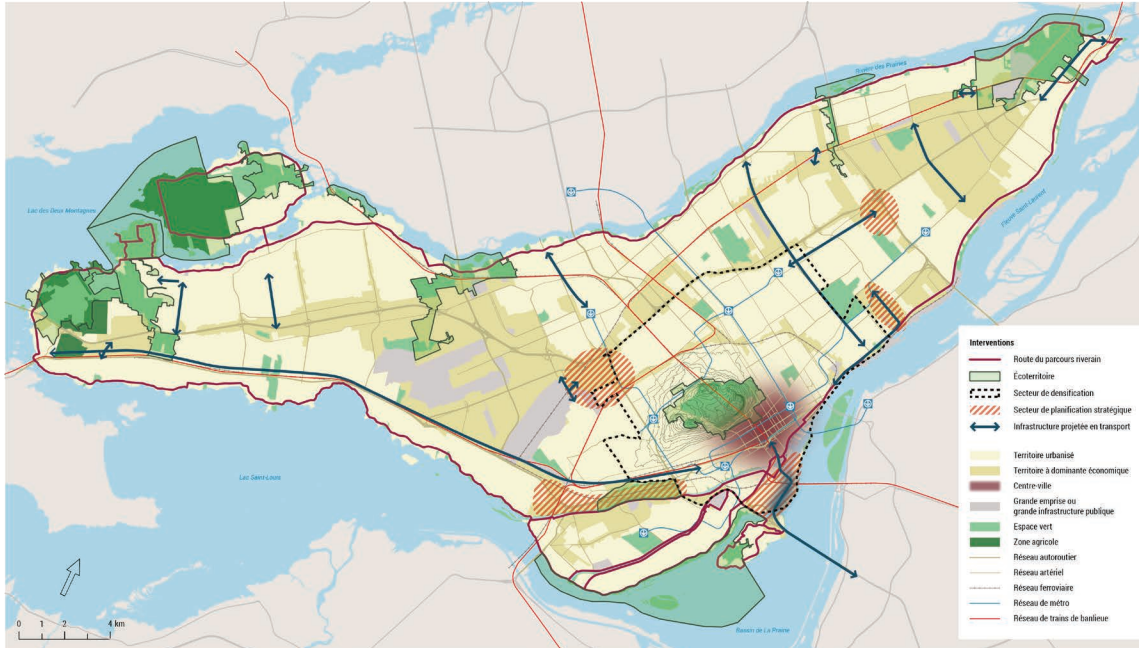
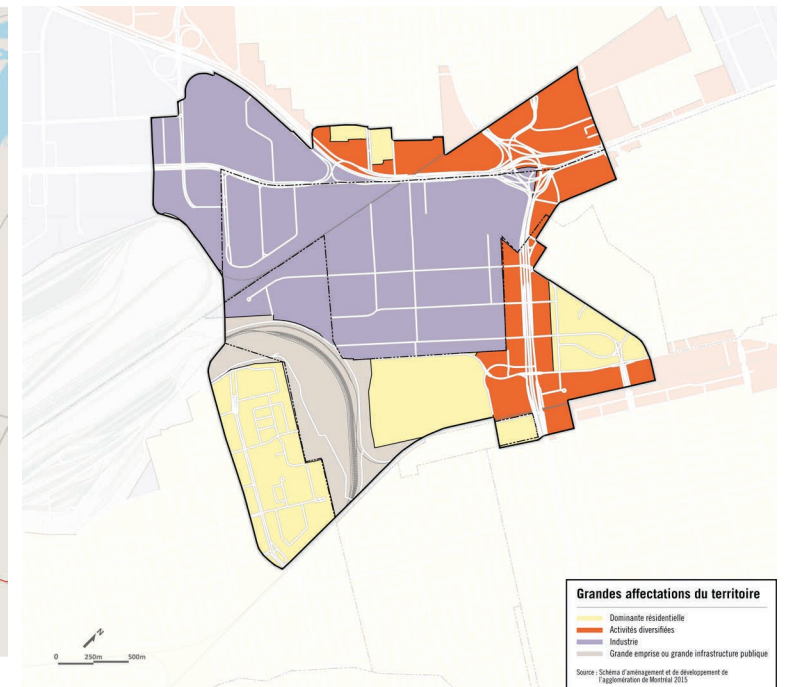


Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal_Concept d'organisation spatiale

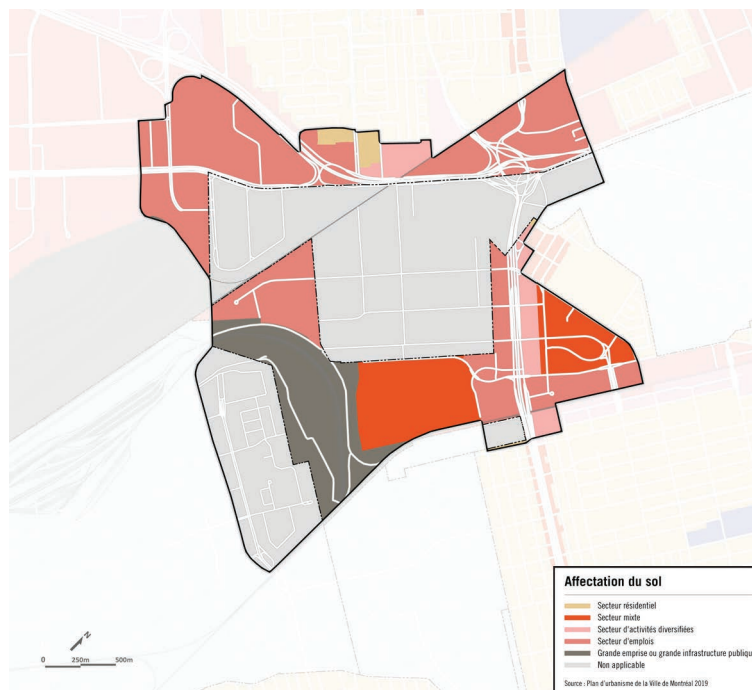


Carte des grandes affectations du territoire

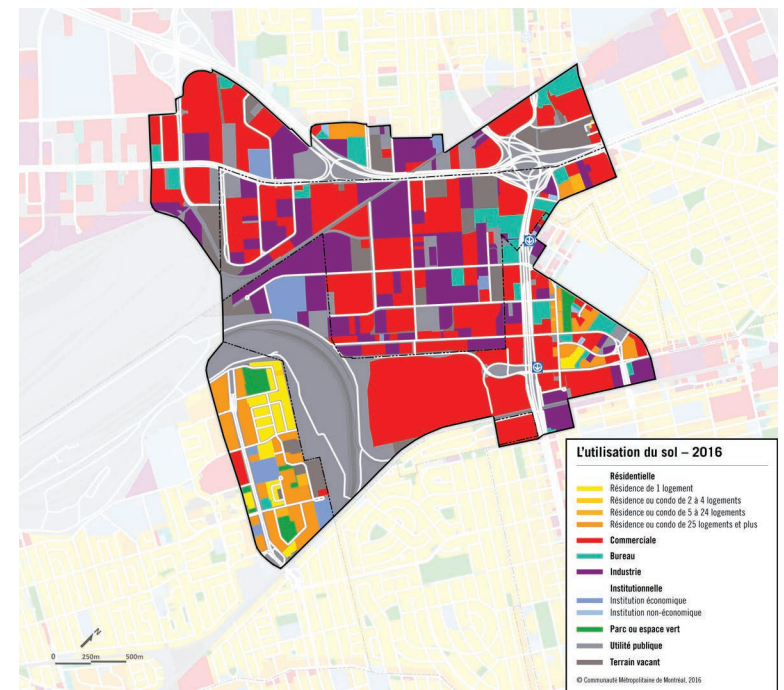
Le secteur Namur-De la Savane apparait également comme secteur de planification détaillé au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal sous l'appellation « Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest ». Les vocations sont multiples et sont incluses dans plusieurs affectations du sol, dont « secteur mixte », « secteur d'activités diversifiées » et « secteur d'emplois ».

Utilisation du sol

La carte d'utilisation du sol 2016 de la Communauté métropolitaine de Montréal présente l'utilisation du sol dans le secteur de planification Namur-De la Savane et ses abords. L'utilisation du sol y est principalement « commerciale » et « industrielle ». Toutefois, la transformation déjà amorcée de cette partie du territoire est visible dans le secteur du Triangle où une utilisation du sol « résidentielle » est plus importante. Autre fait intéressant, le nombre de parcs et d'espaces verts est assez limité dans cette partie de la ville. Enfin, rappelons que le site de l'ancien hippodrome est vacant depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009.



Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal _ Carte des affectations du sol

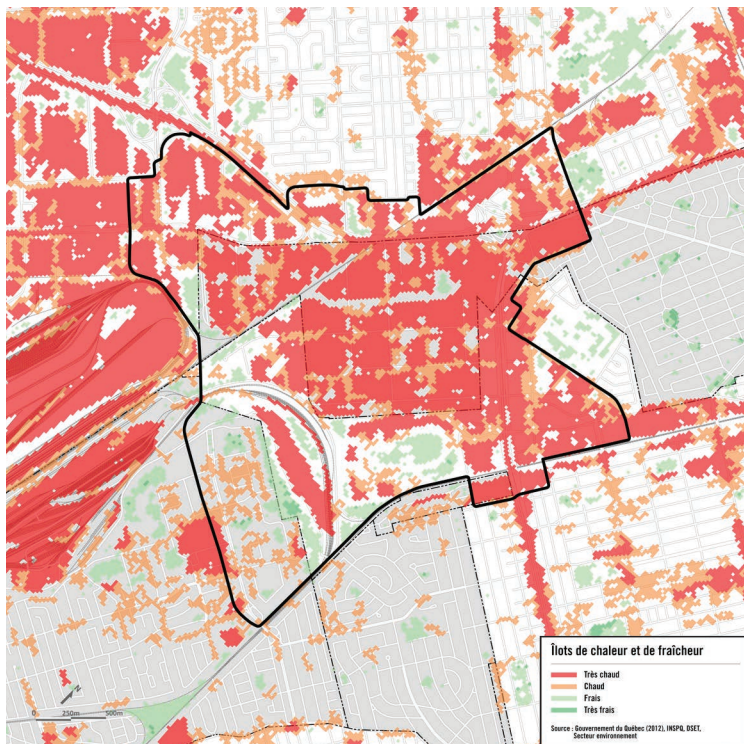


Communauté métropolitaine de Montréal _ Carte d'utilisation du sol 2016

Paysage et îlots de chaleur

La présence de grandes infrastructures de transport marque fortement le paysage du secteur, dans lequel l'automobile est dominante. Les enseignes publicitaires et le nombre important de stationnements extérieurs participent également à l'ambiance du secteur et confirment l'importante place dédiée aux voitures. On y trouve toutefois quelques symboles montréalais importants, dont l'Orange Julep, ainsi que des vues imprenables vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph.

Autre constat, le secteur constitue un vaste îlot de chaleur, notamment en raison de la présence des autoroutes, au surdimensionnement des emprises routières et aux gaz à effet de serre produits par les milliers de véhicules circulant dans le secteur. Néanmoins, on trouve certaines zones de fraîcheur telles que le site de l'ancien hippodrome et les quelques milieux naturels en bordure des corridors ferroviaires.



Des emprises routières importantes contribuant à l'effet de chaleur



Présence de quelques milieux naturels, notamment en bordure des corridors ferroviaires



Emploi

Localisé au carrefour des autoroutes Décarie et Métropolitaine et à proximité de l'aéroport, le secteur Namur-De la Savane bénéficie d'une position stratégique pour assurer sa vitalité économique. En effet, il est le pivot entre le pôle économique de l'ouest et le centre-ville. On y dénombre plus de 30 000 emplois, dont 80 % appartiennent au secteur tertiaire. Les commerces de gros ou de détail ainsi que les services aux entreprises regroupent la majorité des emplois du secteur. Par ailleurs, on y trouve plusieurs sous-secteurs à vocation industrielle particulière : la Cité scientifique, qui accueille l'institut de recherche en biotechnologie, le secteur industriel de Mont-Royal dit « Quartier Design Royalmount » et la frange industrielle de l'arrondissement de Saint-Laurent au nord.

Enfin, le secteur industriel de Mont-Royal regroupe à lui seul près de 14 000 emplois, et ce, dans 500 entreprises. Cette situation donne lieu à une forte demande en circulation, notamment en camionnage, et en stationnement. À cet égard, le secteur Namur-De la Savane attire 17 700 déplacements dont 72 % se font en automobile.

Population et logements

Malgré la part importante des fonctions économiques, le secteur Namur-De la Savane accueille quelques milliers de résidents (12 690). La population y est répartie dans trois sous-secteurs : Saint-Laurent, les abords de Décarie et Côte-Saint-Luc. Entre 2011 et 2016, un peu plus de 3 200 nouveaux habitants ont été répertoriés dans le secteur selon les recensements menés par Statistique Canada. Soulignons par ailleurs que 19 % des logements privés qui sont occupés dans le secteur ont été construits entre 2011 et 2016, dont 95 % sont localisés aux abords de Décarie.

Les sous-secteurs ont des caractéristiques sociodémographiques variées. À titre d'exemple, les personnes âgées comptaient pour 38 % de la population dans le sous-secteur de Côte-Saint-Luc en 2016, tandis qu'elles étaient peu présentes aux abords de Décarie (7 %). Par ailleurs, le revenu moyen des ménages est de 91 400 \$ dans le sous-secteur de Côte-Saint-Luc et de 55 300 \$ dans celui de Saint-Laurent. Mentionnons également que le secteur aux abords de Décarie comporte un plus grand nombre de ménages avec enfants (34 %). Le secteur compte presque autant de locataires (47 %) que de propriétaires (53 %), quoique le sous-secteur de Saint-Laurent compte 64 % de ménages locataires.

Le secteur est composé d'une population majoritairement immigrante. En effet, on y recensait 6 470 immigrants et 365 résidents non permanents en 2016, soit 52 % et 3 % de la population totale. Cette population est très diversifiée et vient principalement de l'Iran, du Maroc, des Philippines, de la Roumanie et de la Chine. Par ailleurs, elle est surtout localisée dans les sous-secteurs de Côte-Saint-Luc et aux abords de Décarie.

Population diversifiée et majoritairement immigrante

LES CONDITIONS DE MOBILITÉ

Situé à la croisée des autoroutes Décarie et Métropolitaine, traversé par deux corridors ferroviaires et localisé à l'est de gares de triage, le secteur Namur-De la Savane est enclavé par ces infrastructures difficilement franchissables. Cet état de fait limite par ailleurs son accessibilité et contribue à la congestion routière dans le secteur. À cet égard, le nombre de déplacements dans l'échangeur Décarie s'élève à 360 000 autos et camions par jour, ce qui en fait l'échangeur le plus achalandé de la région métropolitaine.

L'envergure du réseau routier (A-15, A-40, A-520 et leurs voies de desserte) dans le secteur influence également la façon de s'y rendre et de s'y déplacer. Ainsi, l'automobile est le mode le plus utilisé depuis et vers le secteur. La configuration du réseau et la congestion routière font que des déplacements locaux nécessitent l'utilisation du réseau autoroutier et, à l'inverse, le réseau local est utilisé à des fins de transit. Le croisement de la rue Jean-Talon avec le corridor de l'autoroute Décarie illustre à lui seul la congestion routière observée dans le secteur.





Des aménagements piétonniers peu conviviaux et une circulation automobile dense

À lui seul, le secteur génère plus de 95 000 déplacements par jour, soit 4 fois plus de déplacements attirés, dont seulement 17 % se font en transport collectif, et ce, malgré la présence de deux stations de métro. Afin de réduire la dépendance à l'automobile dans cette partie de la ville, un projet structurant de transport collectif devra être implanté pour desservir le quartier en devenir. De plus, les réseaux de transport actif y sont peu développés, voire inexistants. En effet, les nombreuses barrières physiques, les longues traverses au cœur d'une circulation dense, le manque de trottoirs et la discontinuité du réseau cyclable rendent difficiles la marche et le vélo. Soulignons également la part importante de camions dans le secteur, vu les nombreuses entreprises et industries ainsi que la proximité du réseau supérieur. La cohabitation des modes lourds avec les piétons et les cyclistes soulèvent des enjeux de sécurité importants.

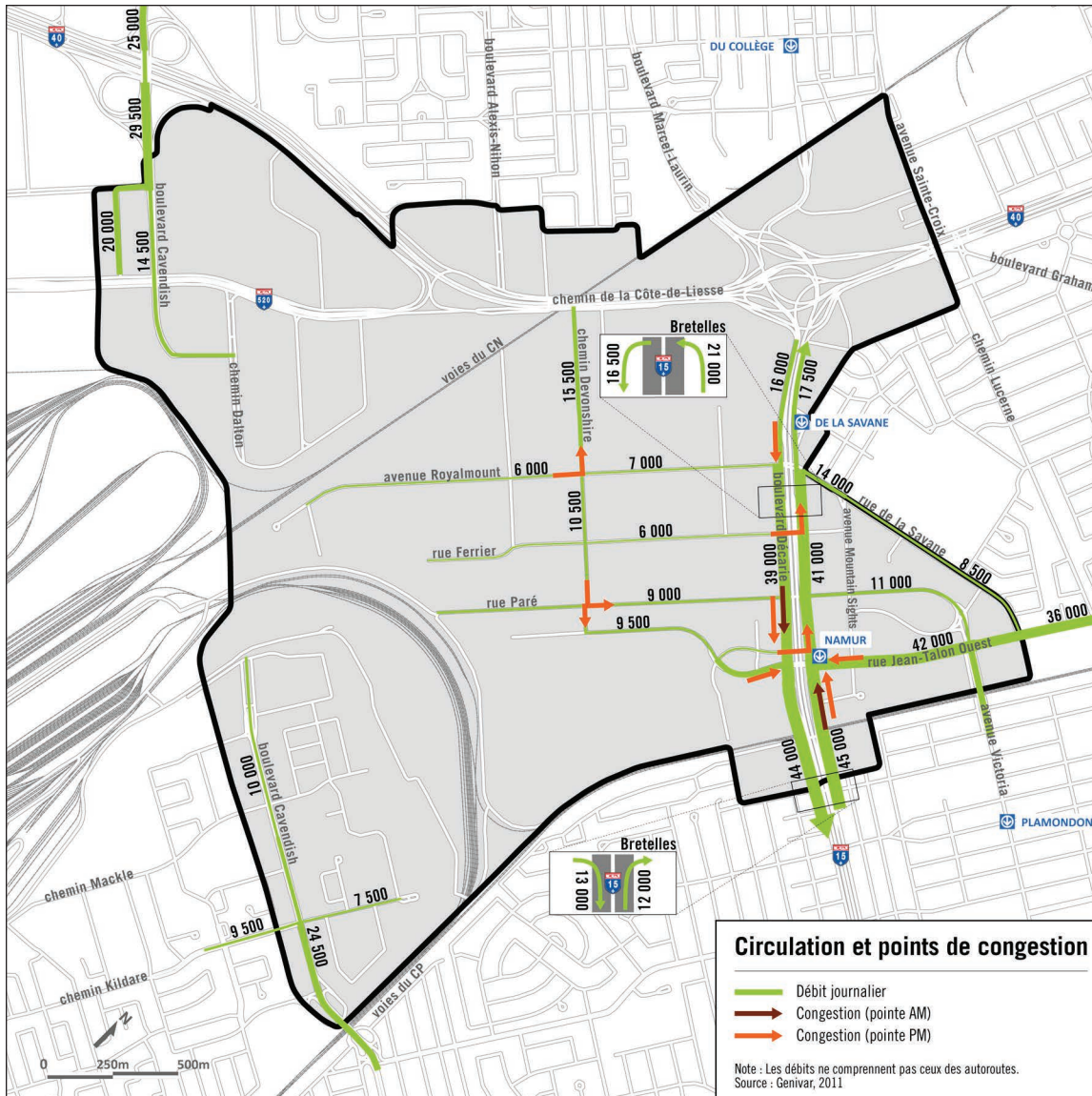
L'amélioration des conditions de déplacement pour les transports actifs et collectifs, aux abords de la station de métro Namur, et l'accessibilité au site de l'ancien hippodrome est nécessaire, et ce, préalablement au développement urbain à venir. Enfin, la mise en place de mesures structurantes de transport collectif contribuant à l'amélioration de cette mobilité durable et à la desserte du quartier Namur-Hippodrome est essentielle.



Des aménagements cyclables pratiquement inexistants



Des emprises routières surdimensionnées et peu d'espace réservé aux piétons



Traverse du boulevard Décarie à l'intersection de la rue des Jockeys



Congestion routière sur les réseaux local et supérieur



Rue Jean-Talon Ouest aux abords de la station de métro Namur

3.2 LE CONTEXTE DE PLANIFICATION

L'APPROCHE DE PLANIFICATION

Dans la foulée de l'adoption du Schéma en 2015, la Ville a entamé une démarche de planification à l'échelle élargie du secteur Namur-De la Savane. Réunissant plusieurs services municipaux, les arrondissements et les villes liées concernées, la démarche a permis d'établir un diagnostic du secteur et de mener plusieurs études et analyses.

Comme annoncé au Schéma, la démarche de planification vise une intensification des activités urbaines. La Ville entend ainsi, dans une optique de consolider les secteurs périphériques du centre-ville de l'agglomération, y intensifier et y diversifier les activités urbaines à proximité des points d'accès au transport collectif, et ce, de façon à le prioriser et à réduire la place de l'automobile. Le renouvellement urbain souhaité pour cette portion de la ville permettra d'en rehausser l'image et d'améliorer l'accessibilité et la desserte via une mobilité durable. Recentré sur les déplacements actif et collectif, le secteur accueillera à terme des quartiers complets et mixtes ayant une faible empreinte écologique et son renouveau s'exprimera à travers une cohérence urbaine.

Déoulant de ces grands objectifs, la démarche de planification s'est traduite en orientations préliminaires devant contribuer à la mise en valeur de l'ensemble du secteur, et ce, dans une perspective de guider les actions et les interventions locales à court et à moyen terme dans une vision du territoire à long terme.

Ces grandes orientations préliminaires constituent la feuille de route pouvant s'ancrer et s'exprimer localement selon les spécificités de chacune des composantes urbaines de ce vaste secteur, telles que le futur quartier Namur-Hippodrome :

- Une destination et un carrefour stratégique grâce à une mobilité durable, des activités urbaines diversifiées et un territoire densifié
- Un territoire tourné vers la transition écologique
- Une image du secteur rehaussée et une identité distinctive
- Des quartiers complets, diversifiés, favorables aux familles et à faible empreinte écologique
- Des déplacements collectif et actif au cœur de la mobilité

L'enjeu de la mobilité est apparu central dans le cadre de la démarche de planification. Se posant de façon plus marquée aux abords des deux stations de métro, principaux points de jonction permettant l'accès au secteur, le traitement de l'enjeu de la mobilité y est priorisé.

Ainsi, cette approche se traduit par la priorité accordée à l'amélioration des conditions de déplacement pour les transports actif et collectif aux abords de Namur tout particulièrement, dont la rue Jean-Talon, et ce, avant la mise en valeur autant du site de l'ancien hippodrome à l'ouest que des secteurs à requalifier à l'est du boulevard Décarie.

Enfin, il convient de souligner que cette approche a été récemment confirmée et reconduite dans le cadre des travaux du groupe de travail mis en place par le ministère des Transports (MTQ) et la Ville pour trouver des solutions en matière de mobilité pour cette partie de l'agglomération.



La station de métro Namur



Commerces à l'est du site de l'ancien hippodrome

L'approche de planification du secteur Namur-De la Savane



LES DÉMARCHES PARTICIPATIVES

Il importe de rappeler que la présente démarche de planification et la consultation publique qui lui est associée s'inscrivent et s'appuient sur les acquis des démarches et des activités des dix dernières années qui ont porté sur certaines composantes urbaines du secteur Namur-De la Savane, dont le site de l'ancien hippodrome qui a sans doute été parmi les plus documentés compte tenu de son potentiel de mise en valeur. Plus récemment, l'enjeu de la mobilité, révélant l'urgence d'intervenir, a amené aussi la mise sur pied de démarches portant sur l'ensemble du secteur.

Soulignons également la mobilisation des organismes communautaires de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, se traduisant par plusieurs initiatives citoyennes. En effet, la mobilisation citoyenne s'est organisée, depuis plusieurs années, pour exprimer son attachement quant au devenir du site de l'ancien hippodrome, considéré comme une extension des quartiers existants et présentant l'occasion de construire un nouveau milieu de vie.

Démarche participative sur l'avenir du site de l'ancien hippodrome (2012-2013)

La Ville de Montréal a mené, à l'automne 2012, une démarche de concertation. Cette dernière avait été réalisée dans le cadre d'une réflexion sur l'avenir du site de l'ancien hippodrome après l'arrêt des activités hippiques en 2009. Cette démarche faisait suite à l'entente de principe conclue entre le Gouvernement du Québec et la Ville de Montréal relativement à la cession du site de l'ancien hippodrome.

Dans la poursuite des réflexions antérieures de mise en valeur de ce secteur, la Ville, avec la collaboration de l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, entendait préciser et partager ses intentions d'aménagement. Pour ce faire, une démarche de concertation a été réalisée s'appuyant sur des activités d'interactions avec les acteurs, dont l'organisation d'un forum d'experts. Parallèlement, et pour alimenter cette démarche, la Ville avait invité six experts externes pour constituer un comité agissant comme conseil. Aussi, dans une perspective exploratoire, la Ville avait commandé une étude de prospective urbaine pour alimenter et enrichir les discussions avec les acteurs lors de certaines activités de concertation. Au total, sept activités ont été menées. Mentionnons que parmi les résultats de cette vaste concertation, l'élargissement du territoire de planification et le traitement de l'enjeu de la mobilité ainsi que la mixité sociale étaient aux premiers rangs des préoccupations.



Site de l'ancien hippodrome de Montréal, 2017



Source : CMM

Démarche TOD-Namur (2015)

Dans la foulée de l'adoption du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adoptait un plan d'action qui déterminait sept stations de métro ou gares devant faire l'objet de projets de démonstration d'aménagement selon les principes du « Transit Oriented Development » (TOD). Cette initiative s'est traduite par un soutien financier pour une démarche de conception accordé par la CMM aux municipalités concernées. La station de métro Namur avait été retenue pour Montréal.

C'est dans ce contexte qu'une démarche d'idéation a été entreprise par la Ville avec la collaboration de partenaires institutionnels : le MTQ, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (anciennement AMT), le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), la STM et la CMM. Cette démarche a permis de jeter les bases pour la transformation et la requalification des abords de la station de métro Namur dans un esprit de densification et d'accessibilité à la station de métro.

Consultation publique sur les impacts du projet Royalmount (2018)

Suivant l'annonce publique du projet Royalmount, en mars 2015, le conseil municipal de Montréal adoptait une résolution confiant à la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation le mandat d'analyser les impacts du projet. En effet, l'envergure du pôle urbain multifonctionnel Royalmount soulevait des enjeux importants, notamment quant à l'impact sur les déplacements et sur l'activité commerciale à Montréal.

En août 2018, le conseil municipal a réitéré le mandat de la Commission afin de compléter l'analyse des impacts du projet et a demandé de prendre également en considération la pertinence de l'intégration d'un volet résidentiel dans le projet.

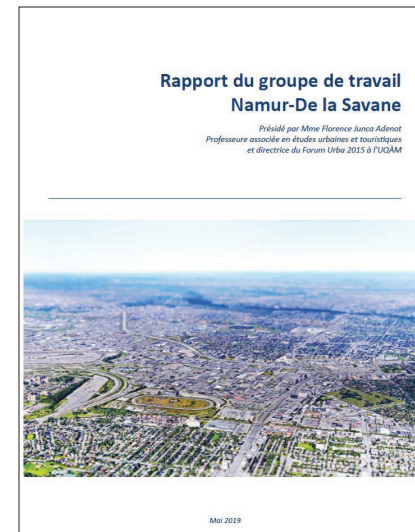
Une consultation publique sur les impacts du projet Royalmount a donc été menée à l'hiver 2019, consultation lors de laquelle le promoteur Carbonleo a déposé deux études d'impact, soit une sur les déplacements et une sur la structure commerciale à Montréal, et a soumis une nouvelle mouture du projet avec l'ajout d'une composante résidentielle. Au total, 76 mémoires ont été présentés par des organismes, des entreprises et des citoyennes et citoyens.

Cet examen public a permis à la Commission de faire 15 recommandations exprimant des préoccupations quant aux impacts du projet et suggérant des pistes de solution. Ces recommandations ont porté sur la gouvernance et la fiscalité, la mobilité, l'habitation et l'urbanisme ainsi que sur le développement économique, le commerce de proximité et l'offre culturelle.

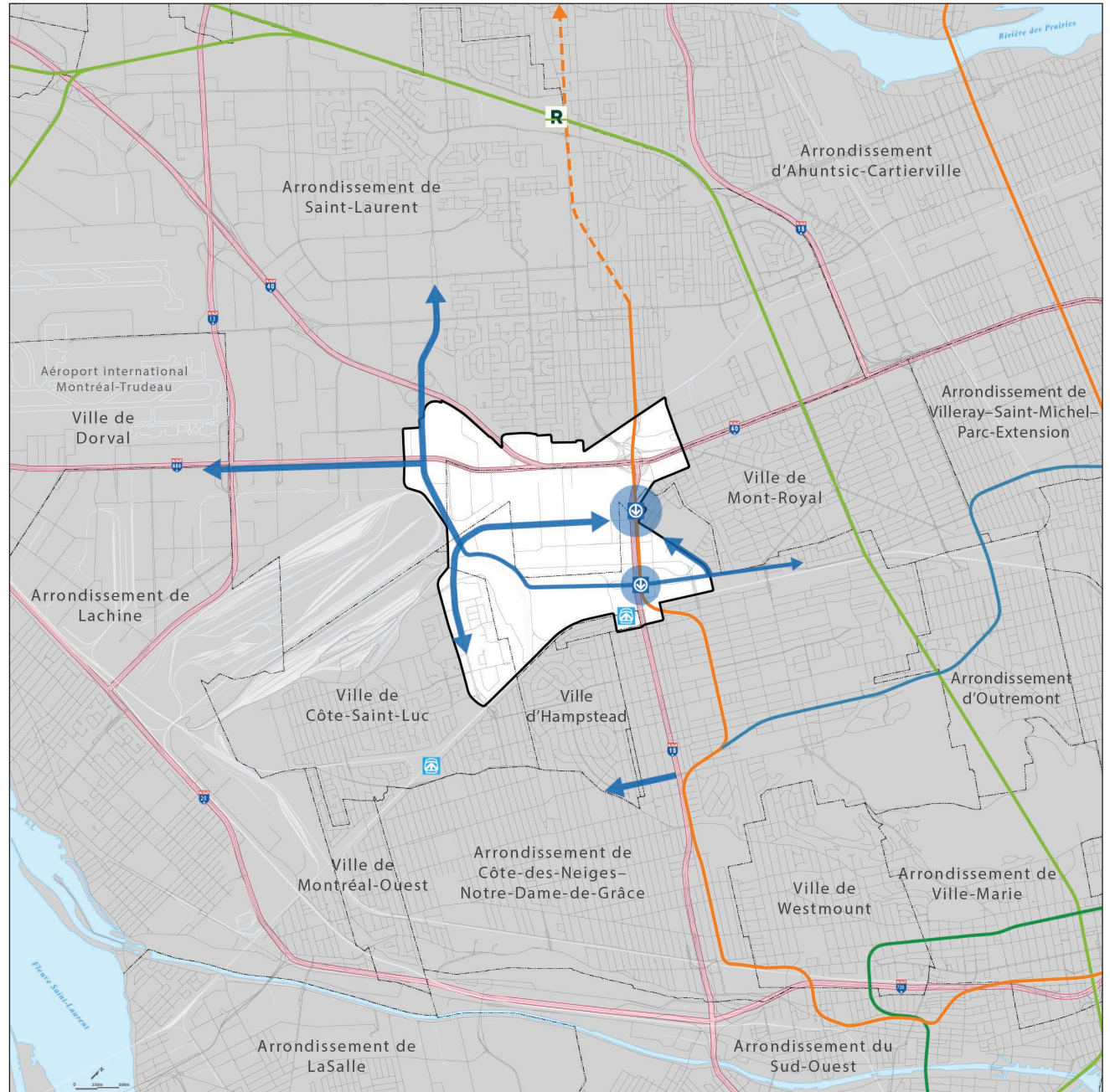
Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane (2019)

Dans la foulée de la consultation sur les impacts du projet Royalmount, un groupe de travail sur le secteur Namur-De la Savane a été créé par la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, madame Chantal Rouleau, et la mairesse de Montréal et présidente du conseil d'agglomération de Montréal, madame Valérie Plante. Ce groupe de travail était présidé par madame Florence Junca Adenot, professeure associée en études urbaines et touristiques et directrice du Forum Urba 2015 à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), et avait pour mandat de proposer des solutions à court, à moyen et à long terme pour améliorer les conditions de mobilité dans le secteur.

Le groupe de travail était constitué des représentants du MTQ, du MAMH, de la Ville de Montréal, de la Ville de Mont-Royal, de l'Association des municipalités de banlieue (AMB), de l'ARTM et de la STM. Son rapport a été rendu public et déposé en mai dernier, il propose 13 recommandations visant principalement à améliorer la mobilité et 35 actions qui interpellent l'ensemble des partenaires. Par ailleurs, le groupe de travail insiste sur la nécessité d'intervenir pour désenclaver le secteur et augmenter les parts modales en transport collectif, et ce, avant que les développements immobiliers ne soient réalisés. Enfin, mentionnons que les recommandations forment un tout cohérent et contribueront à la requalification du secteur.



Recommandations en matière de desserte en transport collectif



LES PROJETS

Projet de raccordement de l'axe Cavendish

Le projet de raccordement de l'axe Cavendish est sur la table à dessin depuis plusieurs décennies. Il s'agit aujourd'hui de le repenser et de le réaliser pour qu'il s'inscrive dans le paradigme de la mobilité du 21^{ème} siècle, soit celle de la mobilité collective et active.

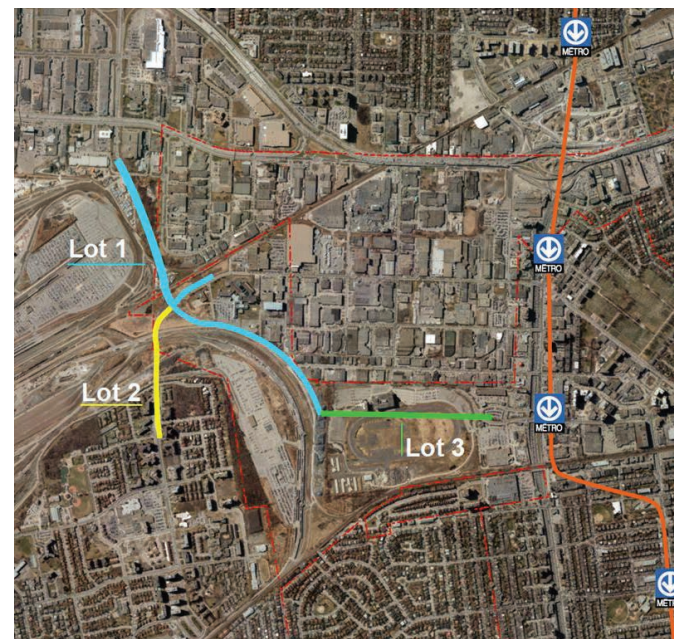
Rappelons que le projet vise à compléter le maillage des réseaux viaire, de transport collectif et de transport actif, actuellement déficients dans cette partie de l'agglomération. En effet, les seuls liens nord-sud permettant de relier les quartiers, sont les autoroutes 13 et 15, distantes de 5 km. Cette situation impose des détours importants, vers le réseau supérieur pour des déplacements de nature locale, ce qui cause un niveau de congestion élevé et des conditions de déplacement difficiles, particulièrement pour le transport collectif.

Le raccordement de l'axe Cavendish contribuera ainsi à :

- améliorer la desserte de transport collectif en permettant de nouveaux circuits d'autobus de la STM circulant sur des voies réservées en rabattement vers les stations de métro De la Savane et Namur;
- améliorer la desserte en transport actif en permettant la construction de pistes cyclables nord-sud sur l'axe Cavendish et est-ouest sur le site de l'ancien hippodrome;
- améliorer l'accès des camions aux entreprises du secteur et ainsi à améliorer la productivité du parc industriel;
- développer le site de l'ancien hippodrome en offrant un débouché depuis et vers l'ouest pour les nouveaux déplacements, et ce, pour tous les modes;
- désenclaver les quartiers actuels et à permettre aux véhicules d'éviter de longs détours vers les autoroutes 13 et 15 pour franchir de courtes distances.

Le projet est constitué de trois lots de travaux dont la résultante est un projet unique. Le lot 1 consiste à relier la partie nord du boulevard Cavendish dans l'arrondissement de Saint-Laurent à l'avenue Royalmount et à la rue Paré dans le secteur industriel de Mont-Royal. Quant au lot 2, il prévoit de relier les ouvrages du lot 1 à la partie sud du boulevard Cavendish sur le territoire de Côte-Saint-Luc. La présence de la gare de triage du CP engendre toutefois des contraintes techniques importantes pour la réalisation de ce lot. Le dernier lot, soit le lot 3, consiste à poursuivre le lien routier pour donner l'accès au site de l'ancien hippodrome. À cet égard, dans une optique de limiter la circulation de transit au cœur du futur quartier, le projet Cavendish s'inscrira dans la trame de rues existantes et s'arrimera à celle à venir, notamment à l'approche du boulevard Décarie.

Son aménagement et sa fonctionnalité privilégieront l'utilisation accrue des transports collectif et actif, et ce, de façon à réduire l'usage de l'automobile et à soutenir le renouvellement urbain de cette partie de la ville.



Les lots du projet de raccordement de l'axe Cavendish



L'axe Cavendish et l'axe Est-Ouest ont été déterminés pour l'implantation du REV.



Le projet Le Triangle

Axe Est-Ouest du réseau express vélo (REV)

Le REV est une infrastructure cyclable de grande capacité, conviviale, attrayante et accessible douze mois par année, dont la mise en œuvre a débuté en mai dernier. Il constitue la colonne vertébrale du réseau cyclable montréalais auquel se greffent les réseaux cyclables locaux. Ainsi, il offre des liaisons confortables, efficaces et continues entre les générateurs de déplacements, les grands pôles d'activités et les principaux pôles de transport collectif.

Ce réseau contribue à la transformation de l'environnement urbain en véritable milieu de vie. Il soutient l'offre d'une mobilité active sur le territoire montréalais par l'implantation d'infrastructures aménagées selon les plus hauts standards, assurant ainsi un niveau de sécurité optimal et réduisant les conflits potentiels avec les autres usagers de la route. Le vélo devient un mode de transport à part entière à la portée de tous et attrayant pour les nouveaux utilisateurs.

Les corridors de l'axe Cavendish et de l'axe Est-Ouest, et ce, depuis l'arrondissement d'Anjou jusqu'au site de l'ancien hippodrome, ont été déterminés pour faire parti du réseau. À cet égard, mentionnons que certaines validations techniques doivent être réalisées, notamment quant aux emprises disponibles et aux contraintes d'insertion. Des lignes directrices d'aménagement seront définies subséquemment.

Le Triangle

Le projet Le Triangle est situé à l'est du site de l'ancien hippodrome et de l'axe Décarie. Il forme un triangle d'environ 40 ha délimité par l'avenue Mountain Sights à l'ouest, la rue de la Savane au nord et à l'est ainsi que le chemin de fer du CP au sud. À terme, 3 300 logements y seront construits.

Historiquement dédié au commerce automobile et présentant un caractère plutôt déstructuré, le site offre plusieurs possibilités de revitalisation urbaine, entre autres grâce à la proximité de la station de métro Namur. Mentionnons par ailleurs que l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce avait réalisé, en 2011, un concours de design urbain, lequel a conduit à l'adoption d'un plan concept de réaménagement du secteur dont la mise en œuvre s'effectue depuis 2013.

Le projet comporte quatre volets principaux : un ensemble résidentiel incluant des logements sociaux et communautaires, des travaux de mise à niveau des infrastructures municipales, un réaménagement du domaine public tenant compte de la nouvelle vocation du site et l'ajout d'espaces verts et d'équipements publics.

Le projet Royalmount

Le projet Royalmount est localisé dans le secteur industriel de la ville de Mont-Royal, dans le cadran sud-ouest de l'intersection des autoroutes Décarie et Métropolitaine. Il s'étend sur près de 20 ha dans la partie nord-est du parc industriel qui est actuellement partiellement en friche. Par ailleurs, plusieurs immeubles ont été démolis, à l'exception des abords de l'A-15 occupés en partie par des immeubles de bureaux.

Le projet de pôle urbain multifonctionnel prévoit accueillir des commerces et des bureaux, des hôtels ainsi que des activités de divertissement. L'envergure du projet immobilier, quasi inédite à Montréal, aura des impacts autant sur les déplacements que sur les activités commerciales dont la portée va au-delà du secteur. Ces impacts soulèvent des défis importants et ont été, tel que mentionné à la section 2.2.3, examinés lors d'une consultation publique menée par la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation.

Parmi les composantes du projet, l'implantation d'une passerelle pour les piétons et les cyclistes reliant le complexe à la station de métro De la Savane est planifiée par le promoteur. Celle-ci offre l'opportunité d'augmenter significativement la part modale des transports collectif et actif, et ce, dans un contexte d'accessibilité difficile à la station de métro. L'arrivée de la passerelle constitue aussi une occasion de revoir l'aménagement du domaine public aux abords de la station de métro De la Savane, notamment pour assurer la sécurité des usagers et augmenter le verdissement. Enfin, étant donné que le projet de passerelle prévoit de franchir l'emprise de l'autoroute Décarie, le MTQ est impliqué dans la démarche et a donné un avis favorable au principe de franchissement.

Par ailleurs, le promoteur Carbonleo a procédé à une révision de son projet au cours des derniers mois, dans la foulée de la consultation publique menée par la commission d'agglomération sur le développement économique et urbain et l'habitation. Ainsi, le promoteur a revu la programmation du projet afin d'y intégrer, entre autres, un volet résidentiel. Rappelons toutefois que la fonction résidentielle n'est pas autorisée dans cette partie du territoire et que des modifications aux outils d'urbanisme seraient nécessaires. Les travaux du complexe commercial ont débuté à la fin de l'année 2018 et l'ouverture est prévue à l'été 2022.

Autres projets de développement immobilier

Le secteur Namur-De la Savane a subi une transformation importante ces dernières années. En effet, plusieurs projets de développement immobilier résidentiel ont été réalisés et ont ainsi remplacé de nombreuses entreprises, dont les usines Armstrong et Honeywell. Les centres commerciaux comme le Mail Cavendish et le Carré Décarie font également l'objet de requalification et de nouvelles habitations y sont également planifiées. À terme, des milliers de logements seront construits dans cette partie du territoire.



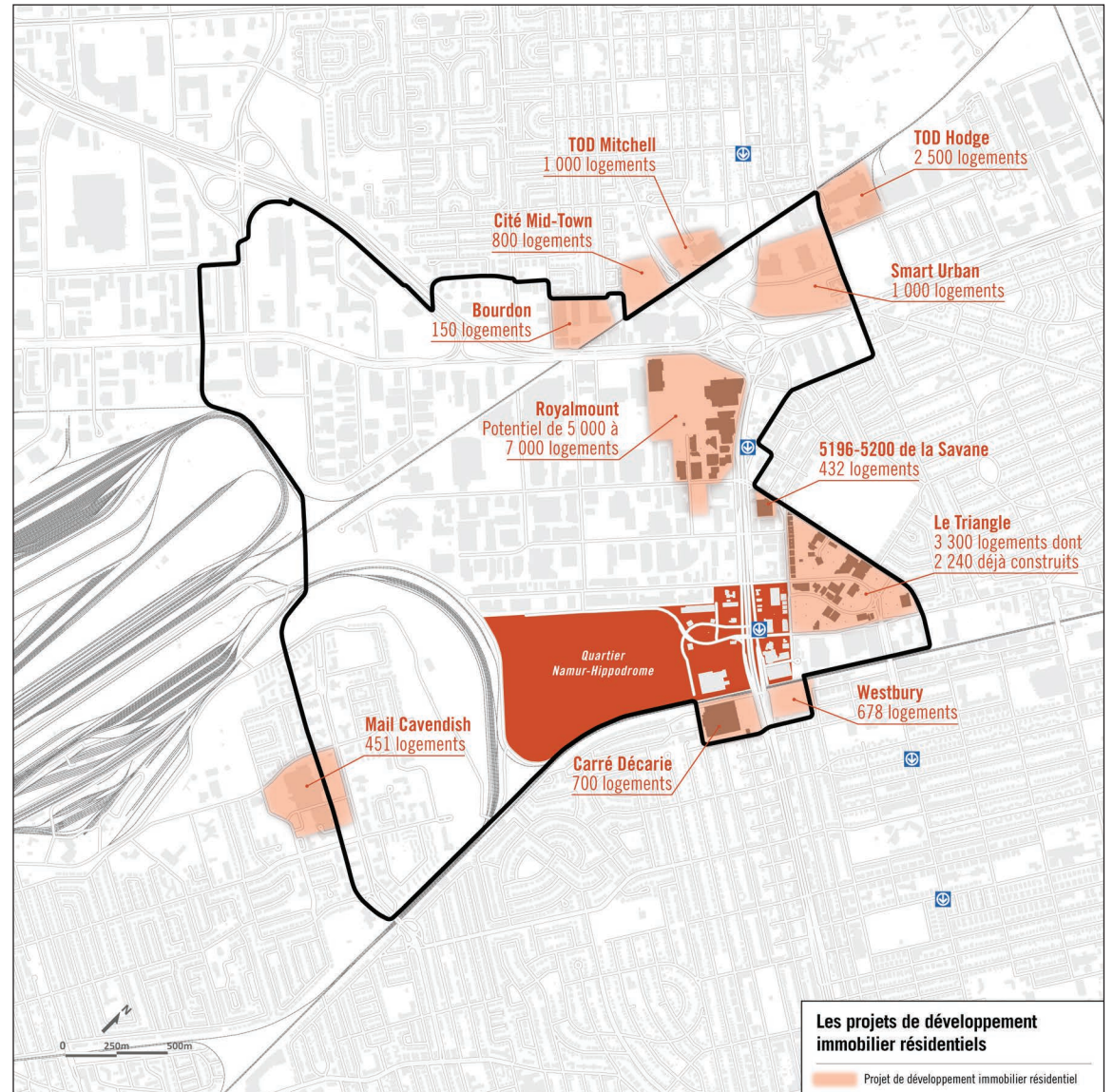
Le projet Royalmount
Source : royalmount.com



Le Westbury
Source : westburymontreal.com



Démolition des bâtiments sur le site de l'ancien hippodrome, première étape de sa mise en valeur, 2018



LES ÉTUDES RÉALISÉES

Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords (2018)

Dans une perspective de doter la Ville d'une vision des déplacements pour le secteur Namur-De la Savane et d'établir les interventions requises pour soutenir sa requalification et le développement immobilier, une étude sur les besoins en transport et sur l'identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements a été réalisée par la firme AECOM en 2017 et 2018. Le mandat de la firme consistait à élaborer un plan des déplacements incluant la mobilité et l'accessibilité au secteur, tous modes confondus, contribuant ainsi à répondre à la fois à des objectifs de mobilité et d'aménagement urbain. L'étude a permis de cerner, dans un premier temps, les enjeux et les besoins de ce secteur en matière de déplacement et, dans un deuxième temps, de proposer des pistes de solution qui répondent à ces enjeux et besoins tout en intégrant les orientations de la Ville en matière de diversification et d'intensification des activités urbaines, en plus de l'utilisation accrue des transports collectif et actif.

Le mandat tenait compte d'importants projets en cours ou en planification dans le secteur, dont Le Triangle, le Royalmount et la mise en valeur du site de l'ancien hippodrome. Ces projets généreront des déplacements additionnels et doivent être considérés dès à présent dans les besoins en matière de mobilité, et ce, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale.

Enfin, cette étude a permis de recommander une foule d'interventions ponctuelles, récurrentes ou non. Les solutions préconisées consistent à améliorer des infrastructures existantes ou à en mettre de nouvelles en place. Elles portent notamment sur les feux de circulation et la signalisation, le réaménagement de la géométrie de certaines rues, la réfection des voies de circulation, la création d'aménagements cyclables, l'adaptation de l'offre en stationnement et la bonification de l'offre en transport alternatif et durable.





Étude sur la caractérisation fonctionnelle et paysagère des lieux publics (2018)

Une étude sur la caractérisation fonctionnelle et paysagère des lieux publics a été réalisée par la firme Fahey et associés en 2018. Elle visait à caractériser les espaces publics existants et à venir dans le secteur Namur-De la Savane, et ce, dans l'optique de soutenir sa mise en valeur. L'étude a permis d'établir le caractère et l'organisation spatiale du domaine public, de façon à orienter le renouvellement urbain du secteur et de lui conférer une certaine cohérence.

Cette étude définira les bases pour proposer une nouvelle armature des espaces publics à l'échelle du secteur Namur-De la Savane composée des rues, des lieux publics existants et planifiés, ainsi que des nouveaux espaces publics.

Étant donné le développement urbain à venir dans le secteur, le site de l'ancien hippodrome de Montréal et les abords de la station de métro Namur ont fait l'objet d'une analyse plus spécifique. Cette dernière contribuera à l'élaboration du scénario d'aménagement, et ce, en continuité avec le projet Le Triangle.

Enfin, l'étude a permis d'intégrer des stratégies de diminution des îlots de chaleur et de gestion des eaux de ruissellement, de déterminer les vues à préserver, à rétablir, à encadrer ou à mettre en valeur, de déterminer les besoins en lieux et équipements récréatifs publics, considérant la création de nouveaux milieux de vie, et de concevoir une stratégie d'intervention en tenant compte du phasage et des étapes de développement urbain.

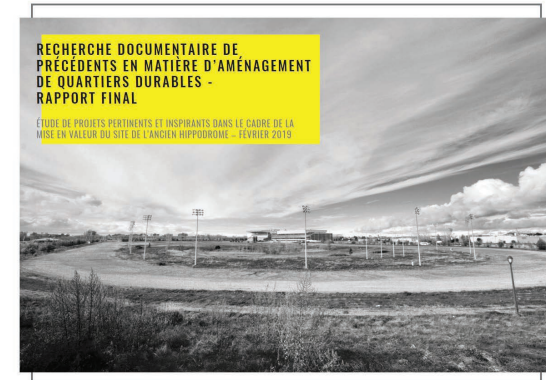
Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables (2019)

À l'automne 2018, un mandat a été octroyé à la firme Civiliti et son partenaire L'Enclume pour réaliser une recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables. Ce mandat visait à étudier des projets pertinents et inspirants, dont des écoquartiers, dans le cadre de la mise en valeur du site de l'ancien hippodrome. Le rapport final a été déposé en février 2019 et présentait une réflexion sur les caractéristiques innovantes ainsi que sur le contexte de la mise en œuvre de ces projets. Par ailleurs, une analyse urbaine du site de l'ancien hippodrome et de son environnement immédiat a été réalisée afin d'évaluer les défis et les contraintes de l'application de ces pratiques.

D'abord, une revue des grands courants de développement urbain durable et de plusieurs certifications a été faite et la notion de quartiers durables a été définie. Le consultant a ensuite procédé à l'analyse de cinq précédents en matière d'aménagement de quartiers durables, lesquels présentent des similitudes avec le site de l'ancien hippodrome.

Le croisement des observations portant sur les caractéristiques des projets étudiés avec les particularités du site de l'ancien hippodrome, a permis de faire ressortir les facteurs de réussite pouvant être appliqués, par la Ville de Montréal, pour la mise en valeur du site de l'ancien hippodrome et de ces abords. Ces facteurs portent sur :

- Les stratégies de pilotage et de participation;
- La mobilité;
- Le cadre de vie et l'aménagement de lieux publics;
- La mixité des usages, des typologies et de la tenure des logements;
- L'utilisation des ressources;
- La performance des bâtiments;
- Les mécanismes de suivi des objectifs.





Étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de Namur et franchissement de l'autoroute Décarie (2019)

Une étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de la station de métro Namur ainsi que sur le franchissement de l'axe Décarie a été réalisée, au début de l'hiver 2019, par la firme Fahey et associés. Cette étude avait pour objectif de repenser les abords de la station de métro dans la perspective de favoriser des aménagements encourageant la mobilité active et de créer des milieux de vie conviviaux et sécuritaires.

Les solutions d'aménagement proposées visaient donc à améliorer et à sécuriser le domaine public ainsi qu'à diversifier les activités urbaines axées sur la mobilité active et sur l'utilisation du transport collectif, notamment en continuité avec la Charte du piéton de la Ville. Des stratégies de franchissement ont également été étudiées, dont l'ajout d'un second édicule de métro du côté ouest de l'autoroute.

Autres études

Plusieurs autres études ont été réalisées, ces dernières années, dans le cadre de la planification du secteur stratégique Namur-De la Savane. Elles ont permis d'accroître les connaissances de la Ville sur différents aspects et de poursuivre la planification de ce secteur en contribuant à approfondir les hypothèses d'aménagement. Ces études portent notamment sur :

- La faisabilité technique et financière de l'implantation d'un système urbain de chauffage et de climatisation ainsi que sur le portrait des besoins énergétiques futurs dans le secteur, Beaudoin Hurens, 2016;
- La faisabilité de l'ajout d'un second édicule de métro, du côté ouest du boulevard Décarie, à la station de métro De la Savane, STM, 2015;
- La réalisation d'un portrait du site de l'ancien hippodrome et ses abords en termes de bruit et de vibrations ainsi que sur la formulation de recommandations quant à l'implantation de vocations résidentielles ou d'autres usages sensibles aux abords des voies ferrées et autoroutières, WSP, 2015;
- L'évaluation technique et financière de stratégies structurales possibles pour le recouvrement de l'autoroute Décarie, WSP, 2015;
- La gestion des eaux sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal, Ville de Montréal, 2015;
- Le positionnement économique du secteur s'articulant autour du concept de carrefour urbain, issu du « Work, Live and Play », Dionne et Gagnon, 2014;
- La réalisation d'une recherche documentaire sur la situation actuelle du site de l'ancien hippodrome, la synthèse de son évolution et sur les composantes particulières du site, L'Enclume, 2014.

3.3 LES CONSTATS

Le morcellement du territoire, principal frein à sa mise en valeur

Le morcellement du territoire dans cette partie de la ville, notamment par la présence d'infrastructures de transport de portée régionale, restreint son accessibilité et rend les déplacements difficiles. Cela se traduit principalement par un niveau de congestion routière important dans le secteur Namur-De la Savane. En effet, ce dernier est traversé par l'autoroute Décarie, en partie en tranchée, et par l'autoroute Métropolitaine, quant à elle surélevée. De plus, les voies ferrées du CP et du Canadien National (CN) ainsi que les deux immenses gares de triage, à l'ouest du secteur, constituent des barrières physiques importantes. Cet état de fait représente le principal frein pour l'atteinte du plein potentiel de mise en valeur du secteur. L'amélioration des conditions de déplacement en transport collectif et actif est donc une priorité de la démarche de planification et nécessitera des investissements importants afin de désenclaver le secteur.

La présence dans le secteur des stations de métro Namur et De la Savane, distantes de 900 m l'une de l'autre, est un atout précieux. Cependant, l'autoroute Décarie qui les borde et qui rend leur accès difficile depuis l'ouest ne contribue pas à une utilisation optimale du transport collectif. Cette situation est accentuée par la sous-utilisation de l'espace qui définit leurs abords. Soulignons que ces stations figurent parmi celles les moins utilisées sur le réseau de la STM. Rappelons par ailleurs que l'intersection Jean-Talon/Décarie est actuellement caractérisée par des aménagements dédiés à l'automobile et est fortement achalandé. La localisation des entrées et sorties de l'autoroute Décarie incite ainsi les usagers à se diriger vers la rue Jean-Talon.

Cet environnement, dominé par l'automobile, est peu favorable au transport collectif et à la mobilité active et constitue la principale contrainte à la mise en valeur du secteur.



La station de métro Namur est un atout précieux pour augmenter l'utilisation du transport collectif dans le secteur.



Les voies ferroviaires du CP



Infrastructures autoroutières surélevées de l'autoroute Métropolitaine

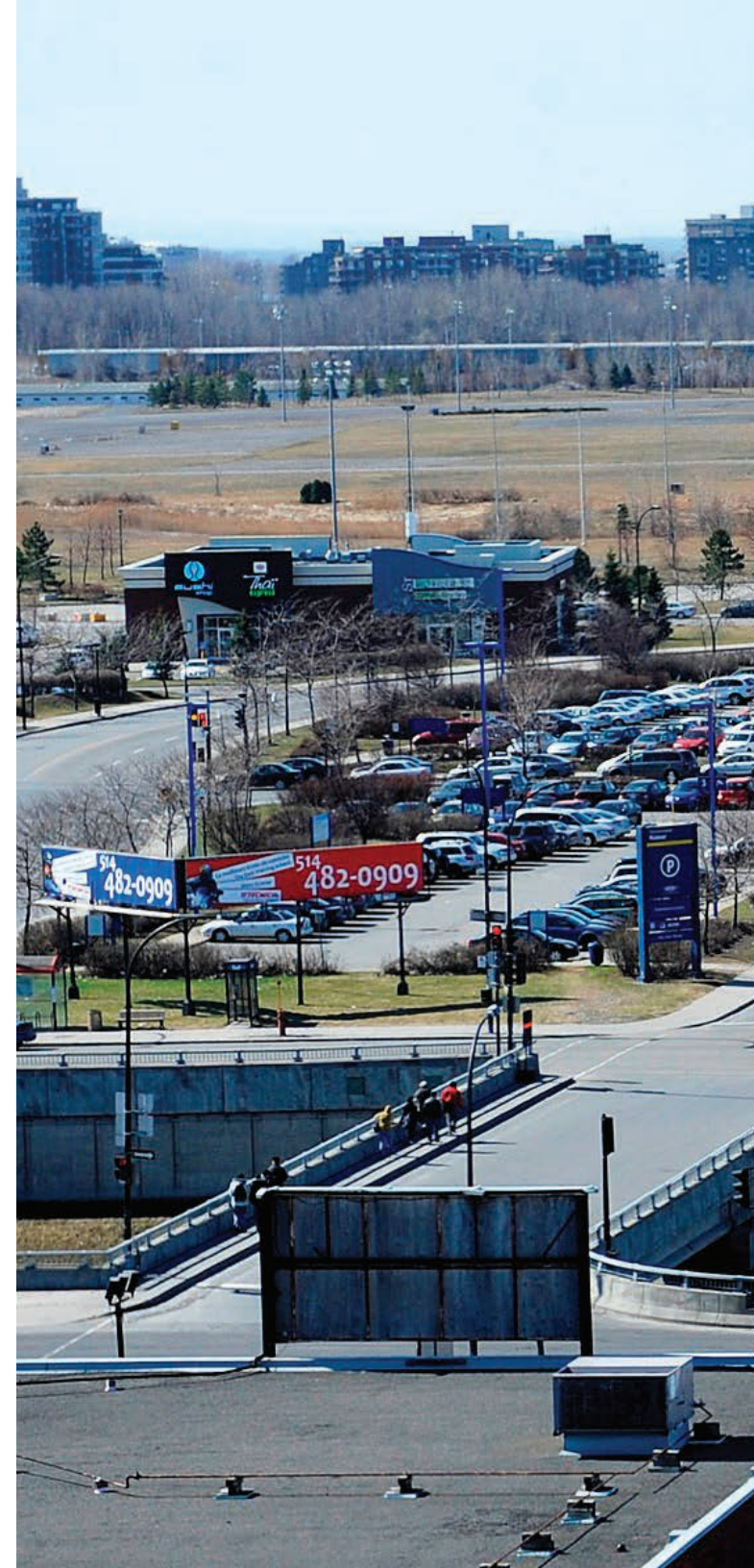


Une sous-utilisation de l'espace qui présente une importante capacité d'accueil pour de nouvelles activités urbaines

L'utilisation de l'espace dans le secteur Namur-De la Savane n'est pas optimale pour un secteur aussi stratégique pour l'agglomération et malgré la présence de deux stations de métro. L'abondance de stationnements à ciel ouvert, l'importance des emprises routières, la présence de terrains en attente de nouvelles vocations ainsi que le mode d'implantation et de densité bâties contribuent à une sous-utilisation de l'espace.

Ces conditions expliquent en grande partie l'importante capacité d'accueil que présente le secteur Namur-De la Savane parmi les secteurs stratégiques de l'agglomération et au sein duquel plusieurs projets immobiliers sont en cours ou planifiés tels que Le Triangle, le projet Royalmount, le Westbury ou encore le projet du Carré Décarie, plus récemment annoncé. À ces interventions s'ajoute la requalification du site de l'ancien hippodrome de Montréal, où un quartier complet avec près de 5 000 logements verra le jour, en plus d'un potentiel de plus de 1 000 logements aux abords de la station de métro Namur. Le futur quartier Namur-Hippodrome offre ainsi à lui seul une capacité d'accueil de près de 6 000 logements. En tout, c'est près de 15 000 logements qui pourraient se rajouter à terme dans le secteur Namur-De la Savane.

Le site de l'ancien hippodrome est vacant depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009 et est le dernier site d'une telle importance dans les secteurs centraux de Montréal. Sa mise en valeur est par ailleurs l'occasion pour la Ville de concrétiser ses plans et politiques en matière de mobilité et d'aménagement sur le territoire, notamment concernant l'offre de logement social, communautaire, abordable et familial. La transformation urbaine d'un site d'une telle envergure, incluant le réaménagement des abords de la station de métro Namur qui constitue un préalable pour améliorer l'accessibilité au site de l'ancien hippodrome, se fera sur le long terme et nécessitera la mobilisation de ressources techniques ainsi qu'une structure organisationnelle de mise en œuvre adéquate. Rappelons que l'acte de cession du site de l'ancien hippodrome lie la Ville au Gouvernement du Québec et prévoit certaines conditions, dont l'adoption d'un échéancier de développement et d'un zonage d'ici la fin de l'année 2023.





Un paysage singulier au fort potentiel de verdissement

La présence des voies autoroutières, notamment surélevées et en tranchée, ainsi que la place importante accordée à l'automobile, et ce, tant sur le domaine public que sur les propriétés privées, contribuent à la singularité du paysage du secteur Namur-De la Savane. Également, ce secteur bénéficie de vues privilégiées sur des repères importants de la ville que sont l'oratoire Saint-Joseph et le pavillon principal de l'Université de Montréal. À cet égard, mentionnons que l'estrade du site de l'ancien hippodrome avait été implantée de façon à maximiser ces vues. Par ailleurs, l'architecture hétéroclite de certains bâtiments, dont l'Orange Julep et l'hôtel Ruby Foo's, est propre au secteur et marque le paysage.

Les vastes espaces de stationnement extérieurs, les larges emprises routières ainsi que la présence de grands bâtiments commerciaux et industriels, combinés à la rareté des espaces verts et des plantations, font du secteur Namur-De la Savane, notamment dans les secteurs d'emplois, un immense îlot de chaleur. Une stratégie de verdissement devra être mise en place. Enfin, le peu d'espaces perméables ainsi que la vétusté, la saturation, voire parfois l'absence d'infrastructures souterraines (aqueduc et égouts) commandent une gestion intégrée et écologique des eaux.

4. LES PROCHAINES ÉTAPES

À la suite de la consultation publique de l'automne 2019, la démarche de planification se poursuivra pour élaborer le document de planification devant constituer la feuille de route pour la mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome. Reflet des aspirations qui auront été exprimées à l'occasion de la présente consultation publique, il se traduira notamment par un plan d'ensemble, qui sera finalisé en 2021 et dont la portée sera précisée ultérieurement. S'ensuivront, le cas échéant, les modifications réglementaires requises au plus tard en 2023. Parallèlement, la Ville mènera des analyses et des études complémentaires.

- Consultation publique en amont par l'OCPM sur la vision et les principes de mise en valeur – automne 2019
- Dépôt du rapport de l'OCPM – printemps 2020
- Dépôt du plan d'ensemble – 2021
- Modifications réglementaires, le cas échéant – au plus tard en 2023

