

PROGRAMME

Concours de design urbain Réaménagement du secteur Namur—Jean-Talon Ouest

Ville de Montréal
Arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
et Bureau du design de la Ville de Montréal



PROGRAMME

CONCOURS DE DESIGN URBAIN RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR NAMUR—JEAN-TALON OUEST

VILLE DE MONTRÉAL
ARRONDISSEMENT CÔTE-DES-NEIGES—NOTRE-DAME-DE-GRÂCE
ET BUREAU DU DESIGN DE LA VILLE DE MONTRÉAL



TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|---|---|----|
| 1 | MISSION, APPROCHE ET OBJECTIFS FONDATEURS DU PROJET | 1 |
| 2 | CONTEXTE DU PROJET | 3 |
| 3 | ÉTUDE PRÉ-PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR | 11 |
| 4 | PROJETS PRIVÉS EN DÉVELOPPEMENT ET À VENIR | 13 |
| 5 | BESOINS FONCTIONNELS ET TECHNIQUES | 15 |
| | 5.1 AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE DE TYPE PUBLIC | 15 |
| | 5.2 AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE DE TYPE SEMI-PUBLIC | 21 |
| 6 | CONTRAINTES | 23 |
| 7 | OBJECTIFS DE MISE EN ŒUVRE | 26 |

ANNEXE A – Extraits du Plan d'urbanisme de l'arrondissement

ANNEXE B – Photos aériennes du secteur

ANNEXE C – Autres photos du secteur

ANNEXE D – Étude pré-projet du secteur Namur / Jean-Talon Ouest

ANNEXE E – Extraits du règlement de zonage applicable au secteur

ANNEXE F – Dispositions du Règlement d'urbanisme pour l'éclairage

ANNEXE G – Études d'ensoleillement de nouveaux bâtiments dans le secteur

ANNEXE H – Réseaux d'aqueduc et d'égout du secteur

ANNEXE I – Norme / devis VM 555 pour la plantation des arbres

ANNEXE J – Plans d'aménagement des espaces verts autour des projets privés récents

ANNEXE K – Dessins de référence vectorisés pour la conception des propositions

ANNEXE L – Plan de foresterie urbaine de l'arrondissement

Note : Les annexes sont fournies en fichiers électroniques

1 MISSION, APPROCHE ET OBJECTIFS FONDATEURS DU PROJET

1.1 MISSION DU PROJET

Le projet qui fait l'objet de ce concours de design urbain s'inscrit dans le cadre d'un autre projet plus ambitieux, qui porte sur le développement et la revitalisation de l'ensemble du secteur Namur—Jean-Talon Ouest. Piloté par l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, ce grand projet vise à guider et à accompagner les promoteurs privés dans la planification de leurs projets immobiliers, principalement à vocation résidentielle, et à bonifier l'aménagement des espaces publics du secteur, qui gagneront en importance avec l'arrivée massive de milliers de nouveaux résidents au cours des prochaines années.

Le secteur en question, dont l'aménagement présente actuellement un caractère plutôt déstructuré et où les surfaces dédiées à l'automobile sont omniprésentes, a été identifié en 2005 comme une zone à requalifier en priorité, en raison de son grand potentiel de revitalisation urbaine. Conséquemment, le secteur a depuis fait l'objet de plusieurs études analytiques et prospectives, incluant l'élaboration, en 2008-2009, d'une vision d'ensemble inspirée de l'approche du TOD (*Transit Oriented Development*).

Dans ce contexte, le projet qui fait l'objet du concours a pour mission première d'aménager quelques-unes des emprises routières majeures du secteur en espaces publics collectifs de qualité, dont les attributs concourraient à favoriser les échanges sociaux dans un milieu de grande mixité socioculturelle, à encourager l'appropriation des lieux créés et à forger une nouvelle identité pour le secteur.

1.2 APPROCHE AU PROJET

L'approche du TOD s'oppose à celle du COD (*Car Oriented Development*), qui a jusqu'ici guidé le développement du secteur, comme pour le reste de la ville, à l'instar de pratiquement tous les quartiers périphériques aux grands centres urbains américains dans la seconde partie du 20^e siècle. Contrairement aux environnements urbains planifiés en fonction de l'automobile, qui génèrent des réseaux de circulation continus et un tissu urbain lâche et très étalé, un quartier aménagé en fonction de l'approche du TOD s'articule autour d'infrastructures de transport en commun concentrées, qui tendent à densifier l'espace urbain. Or, le secteur Namur / Jean-Talon Ouest est déjà fort bien pourvu en infrastructures de transport en commun, avec les stations de métro Namur et de la Savane et, pour complément possible, une future station de train de banlieue ou de tramway.

Suivant les principes que sous-tend l'approche du TOD, l'arrondissement encourage, près des stations de métro, l'établissement de zones plus densément édifiées et dotées d'une certaine mixité fonctionnelle, comprenant entre autres des services et des commerces de proximité, en plus de l'habitation aux niveaux supérieurs. Les zones périphériques aux pôles de transport en commun comprennent surtout des immeubles à vocation résidentielle. Elles recèlent en principe plus d'espaces verts et sont généralement innervées par des réseaux très perméables de parcours qui favorisent les déplacements en transports actifs. Ces parcours sont ponctués d'espaces publics ou semi-publics appropriables, qui supportent diverses formes de socialisation et qu'une surveillance naturelle, depuis les fenêtres des bâtiments voisins, rend plus sécuritaire. Sans être favorisée, l'automobile est tolérée au pourtour des îlots, de sorte que son impact environnemental et visuel soit minime dans le milieu par rapport aux environnements urbains habituels.

1.3 OBJECTIFS DE L'ARRONDISSEMENT À L'ÉGARD DU PROJET

Les objectifs suivant traduisent les grands enjeux du projet et synthétisent l'essentiel des ambitions de l'arrondissement pour sa conception et sa mise en œuvre :

- Réduire la surface dédiée à l'automobile et ses impacts négatifs sur l'utilisation de l'espace public collectif;
- Accroître la surface dédiée à l'espace public collectif;
- Verdifier le secteur et bonifier la qualité de l'environnement urbain et la qualité de vie des résidents du secteur, actuels et futurs;

- Exploiter la facilité d'accès au transport en commun et l'attractivité du secteur par sa localisation privilégiée dans la métropole;
- Favoriser les déplacements en transport actif;
- Améliorer la sécurité et la convivialité du secteur;
- Augmenter le nombre de services de proximité et leur adéquation aux besoins des résidants;
- Densifier le secteur, notamment par l'augmentation substantielle du nombre de logements;
- Améliorer la perception du quartier par les résidants du secteur et les citoyens de Montréal;
- Créer une nouvelle identité propre au secteur, prenant appui sur la riche mixité sociale et culturelle actuelle qu'on y trouve et tirant profit de la nouvelle dynamique qu'apportera l'augmentation substantielle du nombre de résidants dans un proche avenir.

Il convient de souligner que les enjeux et les objectifs sociaux du projet occupent, pour l'arrondissement, une place centrale dans l'éventail des préoccupations et des ambitions qui caractérisent le projet. L'arrondissement insiste en effet sur le maintien et le développement – voire l'encouragement – d'une saine mixité sociale et culturelle dans le secteur. Le projet est d'ailleurs vu comme une occasion, par un aménagement sensible et imaginatif de l'espace public collectif, de créer les conditions qui favorisent le rapprochement des diverses communautés en place et de celles qui s'ajouteront éventuellement, formant ainsi une nouvelle collectivité dont la diversité constituera un atout. Sur un horizon de quinze ans, il est estimé que le nombre total d'unités d'habitation dans le secteur passera d'environ 900 à plus de 4 000 et que le nombre de résidants grimpera à plus de 6 000 personnes, alors qu'on en dénombre aujourd'hui environ 1 500. La communauté locale est donc appelée, dans un laps de temps relativement court, à se transformer en profondeur. Cette transformation devrait, dans la mesure du possible, être progressive, contrôlée et orientée vers des objectifs partagés que supporteraient les aménagements urbains à planifier.

Le Plan d'urbanisme en vigueur prévoit, en résumé, les actions suivantes dans le secteur (voir l'annexe A pour les situer dans leur ensemble) :

- Consolidation de l'ensemble résidentiel qui longe la rue de la Savane, par l'insertion de nouveaux bâtiments résidentiels;
- Mise en valeur, à des fins économiques et institutionnelles, des terrains situés de part et d'autre de la rue Jean-Talon Ouest, entre les avenues Victoria et Mountain Sights;
- Consolidation de l'ensemble institutionnel existant sur la rue Paré;
- Limitation de la vente d'automobiles et d'autres activités connexes;
- Mise en valeur et désenclavement du parc de la Savane en le raccordant aux rues Paré et de la Savane;
- Réaménagement de certains éléments de la grille de rues, afin de la rendre plus sécuritaire, de canaliser la circulation de transit et de désenclaver les sites offrant un potentiel de mise en valeur;
- Accroissement de la qualité de l'aménagement du domaine public, principalement des rues Paré, Buchan, Jean-Talon Ouest et de la Savane ainsi que des avenues Victoria et Mountain Sights, afin d'améliorer l'image générale du secteur, d'harmoniser la largeur des voies de circulation et d'assurer la sécurité des piétons;
- Mise en valeur, par un aménagement soigné du domaine public, de la vue encadrée sur le mont Royal et l'Université de Montréal, à partir de la rue de la Savane.

Ces orientations ne touchent pas toutes à un même degré les aménagements prévus dans le cadre du concours.

2 CONTEXTE DU PROJET

2.1 SITE ET MILIEU BÂTI

2.1.1 Délimitation et description générale du secteur

Le secteur Namur / Jean-Talon Ouest est situé dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, au centre géographique de l'île de Montréal (figure 1). Sa superficie totale est d'environ 38 hectares.

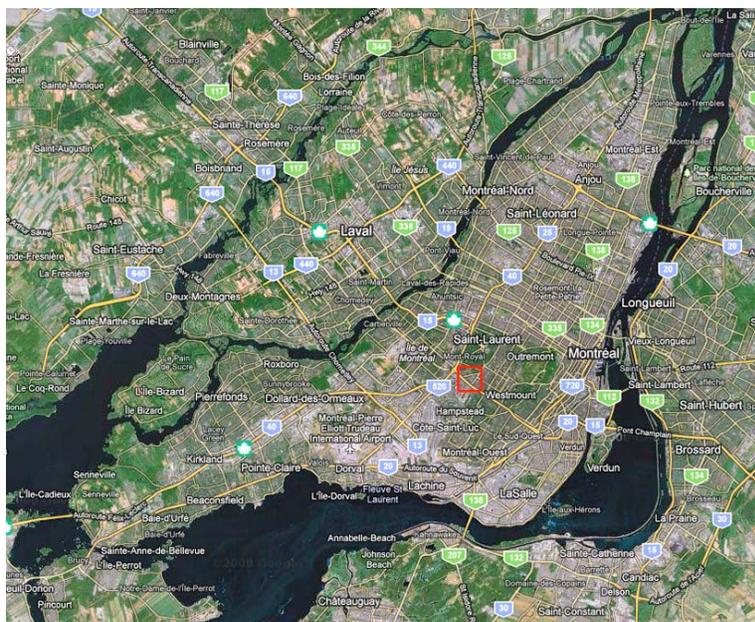


Figure 1. Localisation du secteur Namur / Jean-Talon Ouest sur l'île de Montréal.
Source : Google

Prenant approximativement une forme triangulaire en plan (figure 2), le secteur est délimité par la rue de la Savane au nord, l'avenue Mountain Sights à l'ouest, la voie ferrée du Canadien Pacifique au sud et l'avenue Victoria à l'est. Il jouxte la station de métro Namur et comprend un segment de la rue Jean-Talon Ouest.

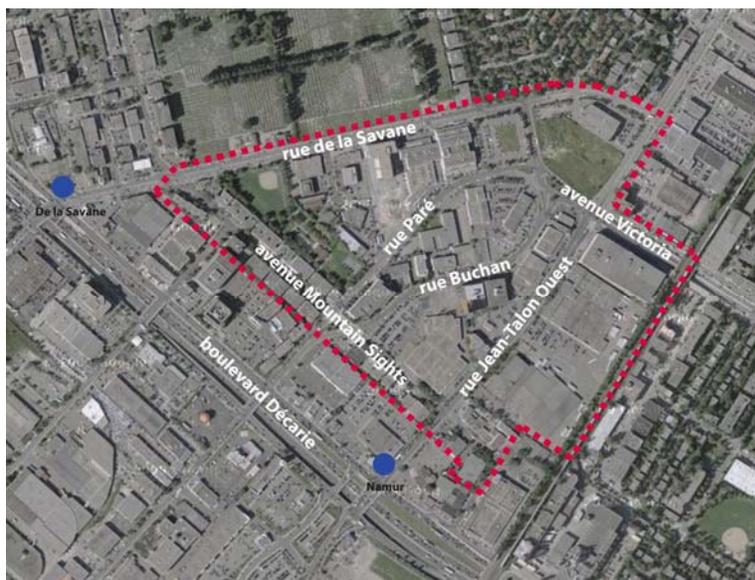


Figure 2. Vue d'ensemble et délimitation du secteur Namur / Jean-Talon Ouest (2007).
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

Le secteur est demeuré jusqu'à maintenant fortement sous-utilisé et n'a toujours pas de vocation clairement définie. La majorité des usages qu'on y trouve (industries, commerces, activités d'entreposage, bureaux et institutions d'enseignement, outre l'habitation) sont isolés les uns des autres sans que leurs interfaces ne s'organisent dans une figure qui serait immédiatement intelligible. De nombreux bâtiments sous-utilisés et plusieurs lots encore vacants laissent cependant présager une densification du bâti et de grands changements possibles dans le secteur, incluant un rééquilibrage des vocations.

La rencontre de la grille orthogonale des rues plus au sud, orientée nord-sud / est-ouest, avec celle de la ville voisine (Ville Mont-Royal) plus au nord, orientée en diagonale par rapport à la

première, produit des îlots d'assez grandes dimensions, aux formes irrégulières et aux profondeurs variables au cœur du secteur. Les voies de circulation, conçues dans les années 1950, sont pour la plupart surdimensionnées et peu sécuritaires. Plusieurs d'entre elles sont fortement chargées par la circulation de transit, particulièrement aux heures de pointe. Le tracé tortueux des voies et quelques rencontres irrésolues compliquent la compréhension des parcours et la lecture des intersections.

Dans un tel environnement, l'aménagement du domaine public est globalement déficient. En étroite relation avec le système viaire, l'espace public du secteur est essentiellement constitué d'un réseau de trottoirs sommairement aménagés qui longent les grandes voies de circulations. Des intersections souvent mal dessinées et la largeur démesurée de plusieurs rues rendent dangereuse leur fréquentation à pied ou à vélo. Les seuls espaces verts que l'on retrouve dans le secteur se résument au parc de la Savane, à un terrain en friche situé derrière un commerce à l'est de l'avenue Victoria et à quelques arbres plantés çà et là.

Quant au cadre bâti, bien que certains bâtiments présentent quelques qualités, l'ensemble du secteur compose un paysage hétéroclite peu stimulant. Les implantations, les formes, les gabarits, les proportions et les vocabulaires sont particulièrement disparates. Un bon nombre d'immeubles du secteur requièrent par ailleurs des travaux de rénovation importants, sinon un remplacement.

2.1.2 Historique de développement du secteur

Les premières traces de développement du secteur Namur / Jean-Talon Ouest remonte à 1878. Sur un plan cadastral datant de cette époque, des formes irrégulières rompent avec le découpage cadastral traditionnel orthogonal qui prédomine dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce. Il apparaît donc que la configuration initiale des lots a influencé l'orientation et la géométrie de la rue de la Savane et des rues qui s'y rattachent et, ultérieurement, le lotissement actuel à l'échelle du secteur.

L'aménagement, en 1905, du cimetière Baron de Hirsch adossé aux limites de Montréal et de Saint-Laurent, est venu positionner l'emplacement de la rue de la Savane (*Public Road*). Celle-ci partait de la rue Jean-Talon Ouest (*Market Street*), pour se poursuivre vers le nord-ouest le long du cimetière à un angle d'environ 45°. Le découpage cadastral prévu en 1907 entre la rue Jean-Talon Ouest et la voie ferrée du Canadien Pacifique a été complètement modifié afin de permettre l'implantation des usages commerciaux et industriels toujours présents sur le territoire. L'aménagement de l'avenue Victoria, axe de circulation nord-sud, a permis plus tard de relier le secteur Namur / Jean-Talon Ouest au reste du quartier plus au sud. Le tracé de l'avenue Victoria reprend en partie la délimitation du grand lot d'origine (portant le numéro 100) et résulte des subdivisions cadastrales des lots qui bordent les rues de la Savane et Jean-Talon Ouest.

Le triangle formé par la rue de la Savane, l'avenue Mountain Sights (*St-Lawrence Avenue*) et la rue Jean-Talon Ouest, ainsi que la délimitation de plusieurs lots, constituent les axes primaires de la trame qui ont influencés la forme urbaine dans le secteur depuis plus d'un siècle. Certains lots ont en effet adopté le positionnement de la trame de la rue de la Savane, d'autres de la rue Jean-Talon Ouest. Quelques grands lots ont d'ailleurs adopté les deux trames à la fois, ce qui se reflète encore aujourd'hui dans certains projets récemment développés (notamment sur la rue Jean-Talon Ouest et l'avenue Victoria).



Figure 3. Photo aérienne du secteur (1949).

Source : Office de consultation publique de Montréal. Consultation publique sur le réaménagement du secteur Namur / Jean-Talon Ouest, 2008.

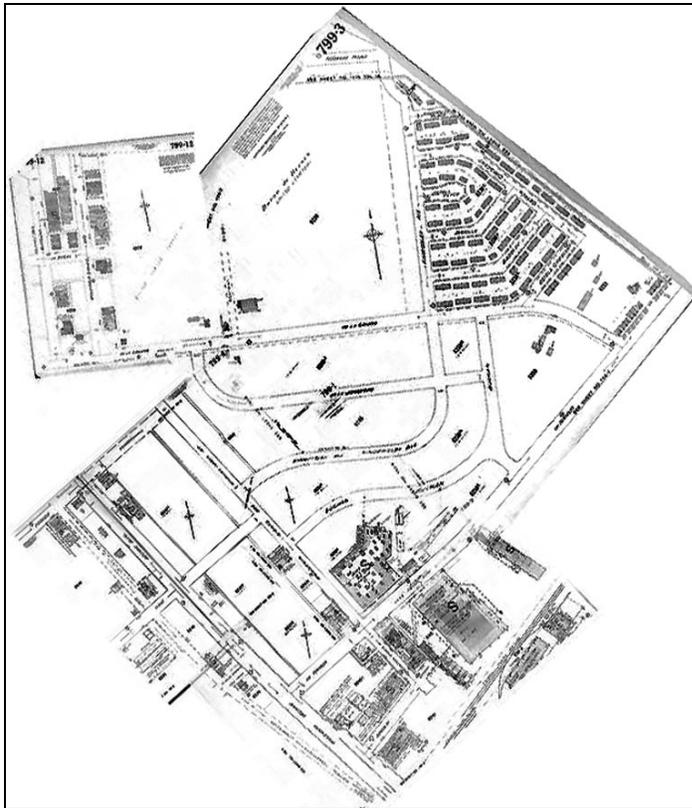


Figure 4. Plan du secteur (1954).

Source : Office de consultation publique de Montréal. Consultation publique sur le réaménagement du secteur Namur / Jean-Talon Ouest, 2008.

Si certaines parties périphériques du secteur se développent vers le début des années 1950 à des fins d'habitation (notamment le long de l'avenue Mountain Sights, et au nord-est de la rue de la Savane), la plupart des terrains dans la partie centrale sont développés à des fins commerciales ou industrielles. Le terrain où se trouvait jusqu'à tout récemment l'entreprise *Tricots dorés*, au coin nord-est de l'avenue Mountain Sights et de la rue Jean-Talon Ouest, était occupé depuis le milieu des années 1950, et jusqu'aux années 1990, à des fins de garage d'autobus par la *Montreal Transportation Commission*. Un autre bâtiment industriel est implanté de l'autre côté de la rue Jean-Talon Ouest.

À cette époque, une trame de rue curviligne est proposée afin de consolider les trames des rues de la Savane et Jean-Talon Ouest (figure 4). La rue Buchan est prévue pour joindre l'avenue Mountain Sights et la rue de la Savane, en passant dans l'emprise aujourd'hui occupée par l'avenue Victoria. L'avenue Kindersley est prolongée au sud de la rue de la Savane pour rejoindre aussi l'avenue Mountain Sights. La rue Jonquière est aussi suggérée, afin de découper les grands lots compris entre Kindersley et de la Savane. Il ne reste de cette trame de rue curviligne que certaines portions des rues Buchan et Paré.

2.1.3 Réseaux viaires et parcours

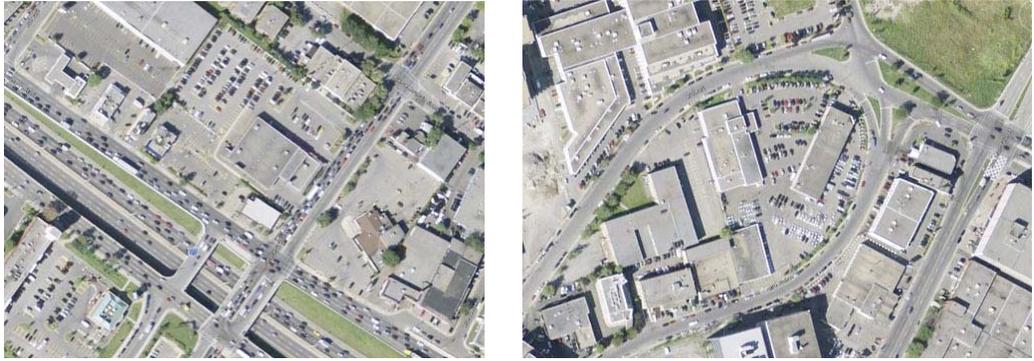
Le système viaire du secteur présente des lacunes importantes aux plans de la lisibilité, de l'efficacité et de la convivialité des parcours. Des rues mal dessinées, aux chaussées souvent trop larges et aux intersections minimalement définies, créent des problèmes d'orientation et de sécurité, tant aux automobilistes qu'aux piétons.

L'automobile est le mode de transport qui, de loin, domine tous les autres malgré la présence de deux stations de métro. Le secteur compte de nombreux stationnements extérieurs pour les résidents et les usagers des commerces et édifices à bureaux. La desserte en autobus est offerte presque exclusivement sur la rue Jean-Talon Ouest.



Figures 5 et 6. Vues de l'avenue Mountain Sights et de la rue Paré.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2008

Certaines intersections majeures sont régulièrement empruntées par les enfants, en route vers le parc ou sur le chemin de l'école. L'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et de l'avenue Victoria est particulièrement large, achalandée et problématique à cet égard. L'absence de mesures suffisantes visant à faciliter la traversée sécuritaire des piétons rend cette intersection particulièrement inhospitalière. L'entrée au parc de la Savane, à partir de la rue Paré, constitue également une traverse piétonnière non sécuritaire. Il n'y a pas de signal avancé qui avertit les automobilistes de la présence d'une entrée pour le parc, ni de marquage sur la chaussée, ni d'arrêt obligatoire pour les véhicules. Des voitures sont souvent stationnées des deux cotés de la rue, ce qui entrave la visibilité des piétons et des automobilistes.



Figures 7 et 8. Deux vues aériennes partielles du secteur qui témoignent de l'ampleur des espaces dédiés à la circulation et au stationnement des automobiles.

Source : Google.

2.1.4 Système parcellaire et morphologie du bâti

Le plan du secteur n'est pas le résultat d'un aménagement planifié, mais d'une implantation amorcée et développée au gré des opportunités d'investissements. L'organisation du secteur, comme en témoigne le plan du parcellaire et du bâti ci-dessous (figure 9), reprend quelques-uns des tracés dessinés au milieu du 20^e siècle, mais pas tous.

Il n'y a en fait que l'avenue Mountain Sights qui s'inscrit dans une logique historique et immédiatement intelligible, avec l'édification d'immeubles alignés de part et d'autre de la voie publique. Pour le reste, les lots et le bâti présentent un rapport avec la trame orthogonale et une position sur le lot qui résulte davantage d'une volonté de rentabiliser les surfaces et le stationnement que de créer de quelconques alignements.



Figure 9. Plan du parcellaire et du bâti.

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

2.2 ENVIRONNEMENT HUMAIN

2.2.1 Un quartier marqué par une grande diversité sociale et culturelle

L'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce est le plus peuplé et l'un des plus culturellement diversifiés parmi les dix-neuf arrondissements que comporte la ville de Montréal. Une personne sur deux qui y réside est née à l'extérieur du Canada et une personne sur dix est nouvellement arrivée au pays. L'arrondissement se classe ainsi tout juste après celui de Saint-Laurent pour la concentration d'immigrants au sein de sa population. On y retrouve les plus importantes communautés philippine, chinoise et roumaine sur tout le territoire de l'île de Montréal. L'arrondissement compte également le plus grand nombre de familles avec enfants de tous les arrondissements de la ville. Les couples mariés y sont plus fréquents que dans l'ensemble de la ville. À l'opposé, les personnes de 65 ans ou plus vivant seules s'y trouvent en plus forte concentration que pour la moyenne montréalaise.

Même si plus d'une personne sur deux peut entretenir une conversation à la fois en français et en anglais, l'anglais demeure généralement la langue d'usage, que ce soit au travail ou à la maison. Près d'une personne sur quatre est unilingue anglophone, ce qui est la plus forte concentration observée sur le territoire de la ville. Une personne sur trois parle une autre langue que le français ou l'anglais à la maison.

L'immeuble à appartement de moins de cinq étages, construit entre 1946 et 1960, constitue le type d'habitation le plus répandu de l'arrondissement. Une certaine proportion de ces logements auraient besoin de réparations majeures, ce qui n'empêche pas le coût des loyers de se maintenir au-dessus de la moyenne observée dans la ville de Montréal. L'arrondissement compte ainsi une des plus importantes concentrations de locataires sur l'île de Montréal et par le fait-même, une des populations les plus mobiles du territoire. Un habitant sur cinq a déménagé au cours de la dernière année et un sur deux au cours des cinq dernières années.

Outre des emplois dans la fabrication de différents produits, les hommes travaillent principalement dans les services professionnels, scientifiques ou techniques, tandis que la population féminine est surtout spécialisée dans les soins de santé et l'enseignement. Ces concentrations s'expliquent par la proximité de plusieurs établissements hospitaliers, de l'Université de Montréal et de plusieurs autres établissements d'éducation. L'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce présente une forte concentration de diplômés des cycles supérieurs.

2.2.2 Le cas particulier de l'avenue Mountain Sights

La population de l'avenue Mountain Sights compte un peu plus de 1 500 résidents répartis en 900 ménages. Cette population vit, pour la majorité, en situation socioéconomique précaire. Avec un revenu moyen de moitié inférieur à celui des montréalais et un taux de chômage deux fois plus élevé que la moyenne montréalaise, les résidents vivent pour la majorité sous le seuil de faible revenu. 65 % des membres de cette communauté sont nés à l'extérieur du Canada, 24,3 % sont des immigrants nouvellement arrivés et 13,5 % n'ont l'usage ni du français ni de l'anglais.

Depuis 1992, le Centre communautaire Mountain Sights contribue à l'émergence d'une vie communautaire active. Des résidents ont progressivement développé un sentiment d'appartenance en s'organisant pour améliorer leur cadre de vie. C'est d'ailleurs dans ce contexte qu'a été élaboré un document qui expose la vision des résidents pour le projet de redéveloppement de leur quartier. Cette vision s'appuie sur la conviction, partagée par de nombreux intervenants, que le réaménagement du secteur devrait d'abord se faire pour répondre aux besoins et aux intérêts des résidents actuels du secteur.

Le parc de la Savane (en vert clair sur la figure 10) s'avère un lieu privilégié d'activité et de rassemblement communautaire. À cet égard, l'accès au parc depuis l'avenue Mountain Sights, via une entrée de stationnement entre deux bâtiments résidentiels, pose un problème.

2.2.3 Les pressions exercées par le développement immobilier

En septembre 2005, l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce suggère une modification radicale de la vocation du secteur Namur – Jean-Talon Ouest, visant à réduire drastiquement les usages industriels et commerciaux et à augmenter significativement l'offre de logements. Le mouvement est déjà bien amorcé, avec le remplacement rapide de plusieurs immeubles existants de faible gabarit par de nouveaux immeubles résidentiels de forte densité. La figure 10 illustre clairement à quel point le quartier fera l'objet, dans les années à venir, d'une modification importante de l'environnement du secteur au plan humain.



Figure 10. Terrains avec bâti à conserver (en beige et orange) et en développement (en jaune et vert).
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

Les communautés en place, notamment celles de l'avenue Mountain Sights qui rassemblent encore aujourd'hui la majorité des résidents du secteur, sont conscientes des améliorations que la revitalisation apportera. Le verdissement, tout particulièrement, fait l'objet d'un consensus et il est recommandé de faire de la présence d'arbres et d'espaces verts publics une marque identitaire du secteur, caractéristique des aménagements à venir. L'intérêt de miser sur la proximité de deux stations de métro pour mettre de l'avant un aménagement de l'espace qui favorise le piéton et les transports en commun est partagé.

Cependant, bien que l'ensemble des orientations de base reçoive un accueil favorable, les résidents du secteur souhaitent que l'on apporte plus d'attention à leurs besoins, en particulier quant à la disponibilité de logements sociaux et communautaires, de stationnements extérieurs à prix modique et d'une offre commerciale adaptée à leur réalité socioéconomique. Les participants aux audiences publiques ont fortement souhaité que la densification résidentielle serve à créer un quartier familial, cosmopolite et mixte aux plans social et économique. Dans cette perspective, la place qui sera faite au logement social et communautaire et au logement abordable sera garante d'une bonne mixité, elle-même garante de la sécurité, de la richesse et de l'attractivité du secteur.

La situation évolue très rapidement sur le terrain. Près du quart des unités d'habitation prévues au plan a déjà été autorisé. Le logement abordable y occupe une bonne position jusqu'à maintenant, mais le logement social est absent. La demande pour ce type de logement est très forte dans l'arrondissement et les opportunités se font plutôt rares. Dans ce contexte, plusieurs intervenants ont demandé que le pourcentage de logement social sur le site dépasse de beaucoup les 15 % prévus par la politique municipale. L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) recommande à l'arrondissement de regrouper immédiatement, dans un plan intégré et chiffré, tous les outils dont il dispose pour créer du logement social dans le secteur et dans les environs (incluant la construction de nouvelles unités et la réfection ou la reconversion

de bâtiments existants) et d'associer formellement les groupes communautaires à sa réalisation. La construction prévue de 98 unités à proximité de la station de métro de la Savane s'avère en ce sens une bonne nouvelle.

Par ailleurs, les appréhensions pour l'embourgeoisement sur l'avenue Mountain Sights paraissent fondées. L'OCPM recommande d'appliquer rigoureusement et systématiquement la réglementation municipale concernant la salubrité des logements sur l'avenue Mountain Sights et de travailler prioritairement, à court terme, à la reconversion des bâtiments de cette avenue en logement social et communautaire.

À moyen terme, le peu de disponibilité de places de stationnement extérieur à prix modique constitue un enjeu réel, à cause de l'arrivée de milliers de nouveaux usagers et des aménagements requis pour conserver les commerces et places d'affaires dans le secteur. Rappelons que le dynamisme escompté repose sur la proximité des services et sur l'animation que créeront les activités d'affaires et commerciales à venir. L'OCPM recommande qu'un portrait détaillé de l'offre et de la demande en stationnement par clientèle soit établi. Elle suggère que l'arrondissement examine les moyens qui permettraient à tous de s'adapter à une dominante piétonnière, tout en poursuivant des activités florissantes. Une étude sur les impacts des modifications prévues aux circulations et aux accès aux commerces devrait également être produite.

2.3 DIAGNOSTIC : FORCES ET FAIBLESSES DU SECTEUR

Les constats suivants résument les points saillants de l'analyse qui a été faite du secteur au terme des études réalisées par l'arrondissement et les consultants engagés à cet effet :

Principales forces du secteur :

- Proximité de deux stations de métro : Namur, de la Savane;
- Métro Namur : lieu de convergence des activités commerciales du secteur;
- Secteur peu dense : potentiel global de développement;
- Accessibilité : par Décarie, Jean-Talon Ouest, autoroute 15;
- Avenue Mountain Sights : seul environnement résidentiel de qualité;
- Espace vert existant : parc de la Savane;
- Vie communautaire : centre communautaire et centre de la petite enfance;
- Proximité de pôles résidentiels, d'emplois et de services;
- Vues lointaines sur l'oratoire Saint-Joseph, l'Université de Montréal et le Mont-Royal.

Principales faiblesses du secteur :

- Secteur enclavé par trois grands boulevards, un cimetière et une voie ferrée;
- Avenue Mountain Sights isolée des autres secteurs résidentiels;
- Davantage un lieu de transit que de destination;
- Réseau routier et parcours peu favorables aux piétons et cyclistes;
- Plusieurs espaces vacants et stationnements;
- Manque d'homogénéité des bâtiments et de la forme urbaine;
- Environnement hostile et développement anarchique du secteur;
- Parc de la Savane : insuffisant pour les besoins; limites déficientes; difficile d'accès et peu visible de la rue; manque de sécurité surtout le soir et la nuit;
- Peu de services de quartier (épicerie, boutiques, boulangerie, café, etc.);
- Population hétérogène éprouvant des problèmes d'exclusion et de pauvreté;
- Faible présence végétale;
- Présence de nombreux concessionnaires automobiles.

Les concurrents sont invités, aux fins du concours, à compléter ce diagnostic de leurs propres analyses et constats.

3 ÉTUDE PRÉ-PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

3.1 CONTEXTE D'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE PRÉ-PROJET

En septembre 2005, l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce procède à une modification en profondeur de la vocation du secteur Namur / Jean-Talon Ouest. Suite aux nouvelles orientations de développement explicitement affirmées par l'arrondissement, celui-ci mandate, en 2005, la firme Brière, Gilbert + Associés architectes, afin d'élaborer un plan d'ensemble et de développement résidentiel pour le secteur. Les objectifs généraux étaient de « dresser les grandes lignes des orientations à privilégier afin de créer un milieu de vie contemporain et de qualité, ancré dans la réalité de la vie quotidienne, dans sa fonctionnalité ainsi que dans son environnement social et urbain. »

3.2 ORIENTATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'ÉTUDE PRÉ-PROJET

L'annexe D présente dans son intégralité le rapport déposé par les consultants Brière Gilbert & Associés architectes. Les lignes suivantes n'en rapportent que l'essentiel, afin d'aider les concurrents à en saisir rapidement les grandes lignes avant d'aborder la conception des propositions aux fins du concours.



Figures 11 et 12. Vue d'ensemble des aménagements du secteur selon l'étude pré-projet, avant et après les interventions planifiées.

Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce / Brière, Gilbert + Associés architectes, 2007.

En résumé, les orientations de développement mises de l'avant dans l'étude pré-projet étaient, par catégorie, les suivantes :

Densité :

- Augmenter la densité principalement résidentielle et commerciale;
- Favoriser la diversité des usages et fonctions.

Sécurité et convivialité :

- Accroître les espaces publics en nombre et en visibilité;
- Réduire l’emprise de l’automobile dans le paysage urbain.

Visibilité et caractère identitaire :

- Faire ressortir l’identité propre du lieu, basée sur sa réalité culturelle et sociale;
- Développer une image forte et distinctive (*branding*).

Vocation communautaire et sociale :

- Augmenter le nombre et la diversité de services de quartier;
- Accroître la fréquentation du secteur par des résidents des environs;
- Encourager des interventions qui favorisent la cohésion sociale (mixité, culture, etc.).

Approche TOD :

- Encourager le développement du secteur en synergie avec les stations de métro;
- Densifier et diversifier les activités à proximité des stations de métro.

Qualité de l’environnement :

- Accroître la présence de végétation;
- Définir et qualifier les limites entre le domaine public et privé;
- Créer un milieu de vie favorisant le piéton et le cycliste.

La création d’un nouveau milieu de vie adjacent aux services de transport en commun et où se côtoieront de nombreux résidents, commerçants et travailleurs dans un environnement verdoyant, regroupe l’essentiel de la vision de l’étude pré-projet. L’aménagement des rues, avec l’ajout d’une abondante végétation, assurerait une ambiance confortable et sécuritaire pour les piétons et les autres utilisateurs. La marche serait d’ailleurs largement privilégiée pour les déplacements dans le secteur, particulièrement pour accéder aux stations de métro adjacentes. Afin de concrétiser cette vision, il a été proposé, pour les rues Paré et Buchan, de revoir l’utilisation de l’emprise de la rue, afin d’en maximiser l’utilisation par les piétons et conséquemment réduire la place de la voiture. La figure 13 illustre le caractère du nouvel environnement imaginé par les auteurs de l’étude pré-projet.



Figure 13. Vision prospective de la rue Buchan réaménagée, selon l’étude pré-projet.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce / Brière, Gilbert + Associés architectes, 2007.

Dans le but de relever les défis environnementaux par des moyens propres aux 21^e siècle, l’étude pré-projet (voir Annexe D) précise les critères LEED qui se rapportent aux interventions qui peuvent être aisément rencontrées.

Dans un contexte global et de plus en plus concurrentiel, le développement durable doit être vu comme un facteur d’attrait, une stratégie de *branding*, mais aussi comme un gage de

Tel qu'énoncé précédemment, le secteur fait l'objet, depuis quelques temps déjà, d'un développement immobilier important. Ces projets sont en général de forte densité, comme en témoignent les illustrations suivantes (figure 15).



Figure 15. Perspectives de promotion de nouveaux projets du secteur.

Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce / promoteurs ou architectes des projets.

Les projets immobiliers récemment approuvés, localisés sur la figure 16, sont listés ci-dessous, avec le nombre d'unités de logement qui correspond à chacun :

| | |
|------------------------------------|------------|
| <i>Côté Ouest</i> , phase 1 : | 142 unités |
| <i>Côté Ouest</i> , phase 2 : | 150 unités |
| <i>Vue</i> , phase 1A : | 102 unités |
| <i>Vue</i> , phase 1B : | 102 unités |
| <i>Rouge</i> : | 385 unités |
| <i>REVE</i> : | 175 unités |
| <i>Garbarino</i> : | 118 unités |
| <i>Devmont</i> (prévu pour 2013) : | 225 unités |



Figure 16. Localisation des projets de développement immobilier approuvés dans le secteur.

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

4.3 SITES RESTANT À DÉVELOPPER

Les terrains qui restent à développer dans le secteur sont relativement importants par leur nombre et par la superficie qu'ils occupent. Entre les projets *Côté Ouest* et *Rouge*, notamment, à peu près tout reste à faire. Aussi, pratiquement tous les terrains situés au cœur du secteur, entre les rues Paré et Buchan, restent à développer, comme plusieurs autres situés entre les rues Buchan et Jean-Talon Ouest. La physionomie du secteur est donc appelée à évoluer encore dans les prochaines années, dans la foulée des investissements immobiliers récents. Il convient de souligner que la plupart des terrains qui restent à développer donnent directement sur l'espace de type public à aménager dans le cadre du concours, ce qui concorde avec l'intention avouée de l'arrondissement d'influencer la conception de ces projets par des aménagements publics de grande qualité.

5 BESOINS FONCTIONNELS ET TECHNIQUES

5.1 AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE DE TYPE PUBLIC

Tel qu'énoncé précédemment, le développement du secteur se veut axé sur la mobilité durable. Le transport en commun et toutes les formes de « mobilité douce », notamment à pied ou à vélo, seront privilégiés en toute saison. Même si les conditions climatiques qui affectent Montréal, particulièrement en hiver, ne sont pas toujours idéales pour favoriser de tels modes de transport alternatif, tous les efforts devraient être consentis dans la conception des aménagements de l'espace public pour atténuer les impacts négatifs de telles conditions sur les usagers et ainsi, inciter les plus hésitants à se déplacer au quotidien de manière plus éco responsable.

Il est à noter que la Ville de Montréal envisage d'accroître son offre de service de transports publics par l'aménagement de lignes de tramway dans ses quartiers centraux. Cette proposition est inscrite dans le Plan de transport et plusieurs études sont actuellement en cours afin d'en évaluer la faisabilité, la rentabilité, les avantages et les difficultés. Parmi les premières lignes de tramways envisagées, l'une permettrait de relier le centre-ville de Montréal, le Vieux-Montréal et le quartier Côte-des-Neiges via le chemin du même nom. Compte tenu de la vigueur du développement immobilier dans le secteur Namur / Jean-Talon Ouest, il est même déjà envisagé de poursuivre le trajet du tramway, dont la prévision actuelle s'arrête à l'angle du chemin de la Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Talon Ouest, vers l'ouest.

D'autre part, afin de rendre compte de la diversité des lieux de type public dans le secteur et des réponses spécifiques qu'ils suggèrent pour leur aménagement, quatre sous-zones d'intervention sont détaillées dans les lignes qui suivent.

5.1.1 Rencontre des rues Paré, Buchan, Jean-Talon Ouest et de l'avenue Victoria

Cette sous-zone d'intervention (figure 17) regroupe sans doute les plus grands défis de conception dans le cadre du concours, en offrant le plus grand potentiel de requalification urbaine du secteur. Ici se concentrent en effet la majorité des problèmes relevés dans l'analyse du contexte et la plus grande surface d'espace public à redéfinir.

Dans la planification du secteur, il a déjà été proposé de réduire drastiquement la circulation de transit en coupant l'essentiel des accès véhiculaires depuis l'avenue Victoria. L'accès serait ainsi interdit aux voitures entre les rues Jean-Talon Ouest et Buchan. La circulation de transit en direction nord depuis l'avenue Victoria vers l'autoroute 15, particulièrement lourde aux heures de pointe, serait déviée pour contourner le secteur sur la rue Jean-Talon Ouest sinon vers la rue de la Savane, par un court détour vers l'est. La circulation sur l'avenue Victoria serait maintenue entre la rue Buchan et de la Savane, au bénéfice des résidents du secteur. Un virage à gauche protégé pourrait d'ailleurs être ajouté à l'intersection de la rue de la Savane, afin de faciliter l'accès au boulevard Décarie et aux autres rues situées à l'ouest.

Avec la fermeture d'un segment de l'avenue Victoria tel que décrit ci-dessus, les déplacements piétons seraient grandement facilités du côté nord de la rue Jean-Talon Ouest. Par ailleurs, la traversée piétonne de l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et de l'avenue Victoria, très

achalandée notamment par des écoliers, devrait être la plus sécuritaire et agréable possible. Afin d'en permettre une traversée en deux temps, il faudrait prévoir une aire de refuge entre les voies de circulation en directions opposées sur la rue Jean-Talon Ouest.

Le long de l'avenue Victoria, sur son flanc ouest, est prévue une piste cyclable qui traverserait le secteur et qui se prolongerait sur la rue de la Savane. Une seconde voie est à aménager sur le segment de l'avenue Victoria fermé à la circulation automobile mais dont l'aménagement doit permettre aux véhicules d'urgence et aux camions d'intervention incendie de pouvoir y circuler en tout temps (voir section 6.2.1).

Les nouveaux tracés des rues, trottoirs et pistes cyclables devraient libérer une grande partie du domaine public actuellement dédié à l'automobile. Ces espaces devraient donc être affectés à d'autres utilisations : plantations, mobilier, espaces libres aménagés, etc.

Il est à noter que l'arrondissement se réserve en tout temps le droit de remettre, vendre ou fusionner une partie de son domaine public au domaine privé à sa discrétion.

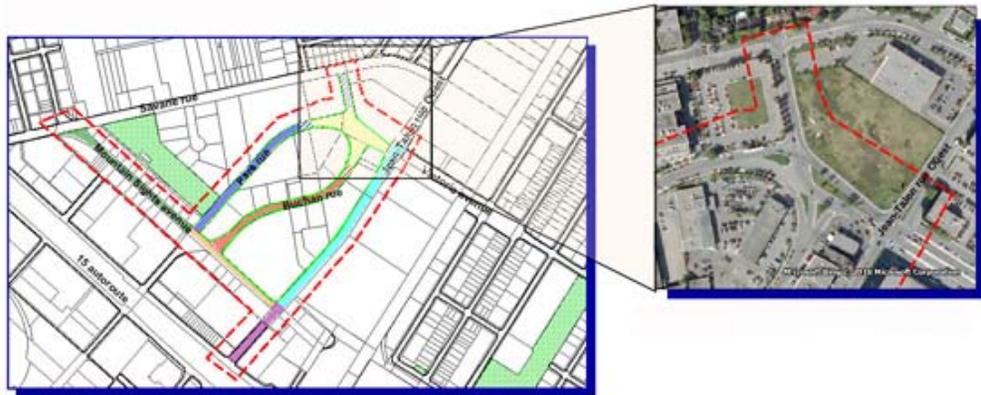


Figure 17. Intersection des rues Paré et Buchan, à la rencontre de l'avenue Victoria.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

Résumé des objectifs de la sous-zone d'intervention :

- Limiter la largeur des surfaces dédiées aux voitures, l'espace urbain étant désormais prioritairement dédié aux personnes;
- Aménager les rue Paré et Buchan à sens unique et maintenir la portion circulaire de l'avenue Victoria à double sens jusqu'à la rue de la Savane;
- Rendre le nouvel espace public utilisable sous toutes les conditions climatiques;
- Assurer un éclairage adéquat de l'espace public, évitant la pollution lumineuse et procurant un sentiment de sécurité;
- Rendre évidente l'intersection afin de ralentir la vitesse des véhicules;
- Redessiner et recalibrer les voies en conséquences de la fermeture de l'avenue Victoria entre les rues Jean-Talon Ouest et Buchan.

5.1.2 Rues Paré et Buchan

La sous-zone des rues Paré et Buchan n'est pas soumise à des directives ou à des restrictions particulières, sinon de les maintenir à sens unique pour permettre une circulation en boucle au cœur du secteur et d'aménager une circulation piétonne de chaque côté de la chaussée. La surface dédiée à la circulation automobile devrait être réduite au minimum requis et les dimensions des voies devraient refléter ce changement. L'impact, sur l'ensoleillement de l'espace public collectif, des bâtiments actuels et futurs situés du côté sud de la rue Buchan devrait également être pris en compte. Des études d'ensoleillement de quelques nouveaux bâtiments sont fournies à l'annexe G.

La rue Paré constitue actuellement un axe de déplacement important pour les familles de l'avenue Mountain Sights. Des élèves fréquentent l'école des Nations qui se trouve au sud de la rue Jean-Talon Ouest et de la voie ferrée. La rue Paré constitue le lien utilisé quotidiennement par ces usagers. Cette situation devrait perdurer pendant encore de nombreuses années. D'autre part, l'entrée du parc de la Savane devrait être aménagée de manière à rendre ce dernier plus

visible et accessible aux utilisateurs. C'est dans l'enceinte de ce parc que se trouve le centre communautaire du quartier.

En ce qui concerne la rue Buchan, les habitudes de déplacement devraient évoluer. L'ouverture de passages piétonniers sur des terrains localisés entre les rues Buchan et Jean-Talon Ouest pourrait en effet amener une circulation piétonne plus importante entre la station de métro Namur, les nouveaux projets d'habitation et les futurs commerces de quartier. Les aménagements doivent donc être pensés en conséquence.



Figure 19. Rues Paré et Buchan.

Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

Résumé des objectifs de la sous-zone d'intervention :

- *Coordonner les aménagements publics et privés aux intersections des voies d'accès privées;*
- *Aménager l'espace public en lieux de socialisation;*
- *Augmenter les surfaces végétales et le nombre d'arbres afin de diminuer l'effet d'îlot de chaleur.*

5.1.3 Avenue Mountain Sights

L'avenue Mountain Sights, creuset du tissu social et multiculturel du secteur, peut-être divisée en trois sections distinctes : le premier tronçon se situant entre les rues de la Savane et Paré, le second entre les rues Paré et Buchan et le troisième entre les rues Buchan et Jean-Talon Ouest. Une attention particulière devra être portée aux intersections afin de rendre les traverses piétonnes le plus agréable et le plus sécuritaire possible. Compte tenu des vitesses de ce secteur (40 km/h pour l'avenue Mountain Sights, au plus 30 km/h – et peut-être moins – pour les rues Paré et Buchan), des mesures d'apaisement de la circulation sont bienvenues.

La circulation reste à double sens sur toute l'avenue Mountain Sights. La voie carrossable devrait être maintenue à la largeur actuelle, à moins qu'il soit démontré qu'un rétrécissement permette une amélioration de l'aménagement du domaine public et que les interventions soient peu coûteuses. Tous les coins d'îlot peuvent être régularisés, à l'exception de l'îlot au sud-ouest de l'intersection de la rue Paré et de l'avenue Mountain Sights, lequel sera éventuellement cédé au domaine privé. Aussi, par souci d'économie, l'éclairage de rue actuel devrait être maintenu tel quel.

1^{er} tronçon de l'avenue Mountain Sights, entre les rues de la Savane et Paré :

Sur ce tronçon, la collaboration des propriétaires pour harmoniser l'aménagement des espaces publics et privés est peu probable, considérant les ressources limitées et le peu d'interventions prévues sur le bâti, si ce n'est une mise à niveau de logements. Plusieurs propriétés sur l'avenue Mountain Sights appartiennent à l'Office municipal d'habitation de Montréal ou à des coopératives d'habitation, et les budgets alloués à l'aménagement extérieur des terrains sont plutôt limités. Les aménagements existants, notamment les arbres matures, devront être conservés dans la mesure du possible, afin d'éviter de bouleverser les habitudes des résidents.

Du mobilier urbain et d'autres plantations peuvent être ajoutés, mais aucune somme d'argent n'est prévue pour l'instant à cet effet.

À l'intersection de l'avenue Mountain Sights et de la rue de la Savane il est prévu de n'autoriser désormais qu'une sortie vers le nord (vers la rue de la Savane), avec accès interdit vers le sud. Le stationnement sur rue serait maintenu de chaque côté.

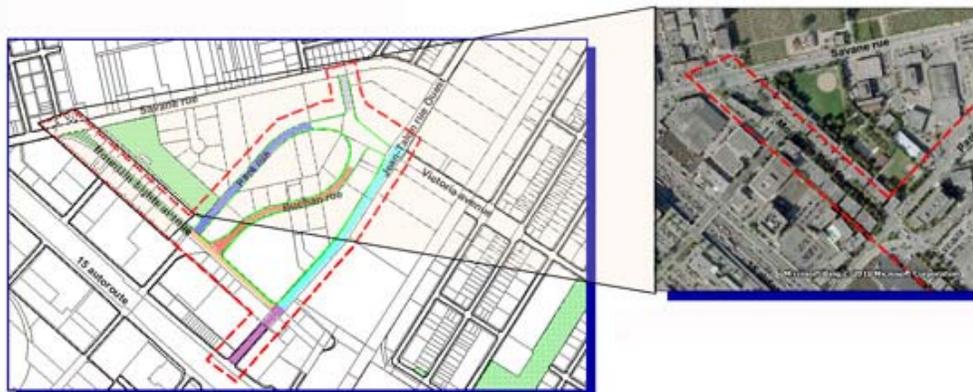


Figure 20. 1^{er} tronçon de l'avenue Mountain Sights.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

2^e tronçon de l'avenue Mountain Sights, entre Paré et Buchan

Sur ce tronçon, le stationnement sera permis sur un seul côté (à déterminer), toujours en parallèle. Le terre-plein de forme triangulaire, localisé entre les rues Paré et Buchan à l'ouest de l'avenue Mountain Sights, serait à reconsidérer.

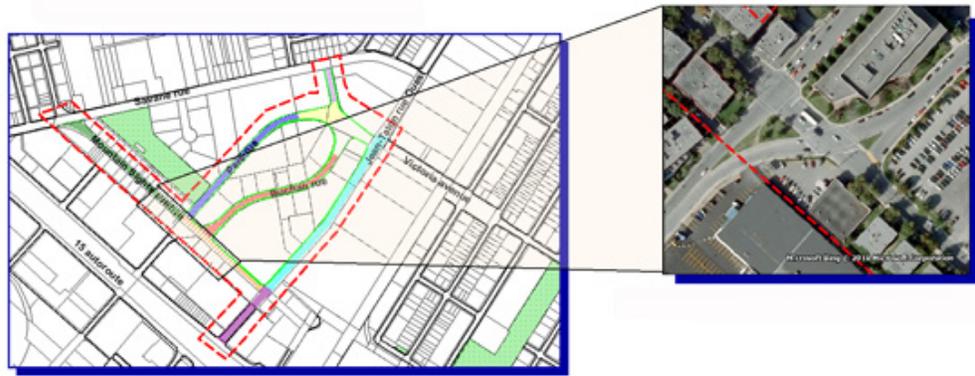


Figure 21. 2^e tronçon de l'avenue Mountain Sights.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

3^e tronçon de l'avenue Mountain Sights, entre les rues Buchan et Jean-Talon Ouest

Le projet *Vue*, qui longe le côté est de l'avenue Mountain Sights sur ce tronçon, est porteur d'une volonté d'harmonisation de l'espace privé avec les nouveaux aménagements de l'espace public. Bien qu'un aménagement paysager des marges avant est déjà prévu, ces travaux ne devraient pas être entrepris avant la fin de l'année 2011, ce qui permettrait d'atteindre les objectifs d'harmonisation.



Figure 22. 3^e tronçon de l'avenue Mountain Sights.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011..

Résumé des objectifs de la sous-zone d'intervention :

- Maintenir le stationnement sur rue en parallèle;
- Ajouter au besoin des éléments modestes de mobilier urbain;
- Ajouter au besoin des plantations sur l'espace public;
- Favoriser la conservation des acquis pour réduire la charge d'adaptation des résidents aux nouveaux aménagements.

5.1.4 Rue Jean-Talon Ouest

Bien que la rue Jean-Talon Ouest, grande artère du secteur, fasse partie intégrante du projet de requalification, l'ampleur et l'importance des projets immobiliers qui y sont pressentis sans être pour l'instant définis, combinées aux incertitudes au sujet du passage éventuel d'un tramway, font en sorte que sa planification doit être reportée à plus tard. Des travaux minimes ou de nature temporaire sont toutefois prévus à l'intersection des avenues Victoria (figure 18) et Mountain Sights (figure 23) jusqu'à la station de métro Namur.

L'aménagement paysager de ce court tronçon est particulièrement important. À terme, il permettra de relier le secteur Namur—Jean-Talon Ouest, présentement en développement, et celui de l'ancien hippodrome de Montréal, actuellement en cours de réflexion. Ce lien permettra

d'amener les citoyens d'un quartier à l'autre vers des activités (commerces, institutions, etc.) partagés par les différents groupes de résidents.

Sur ce dernier tronçon, les trottoirs et les traverses piétonnes méritent une certaine attention, afin d'encourager la fréquentation des commerces et de rendre plus agréables et sécuritaires les déplacements à pied vers la station de métro Namur et les autres modes de transports en communs. Les aménagements à cet endroit offrent également la possibilité de marquer l'entrée du secteur.

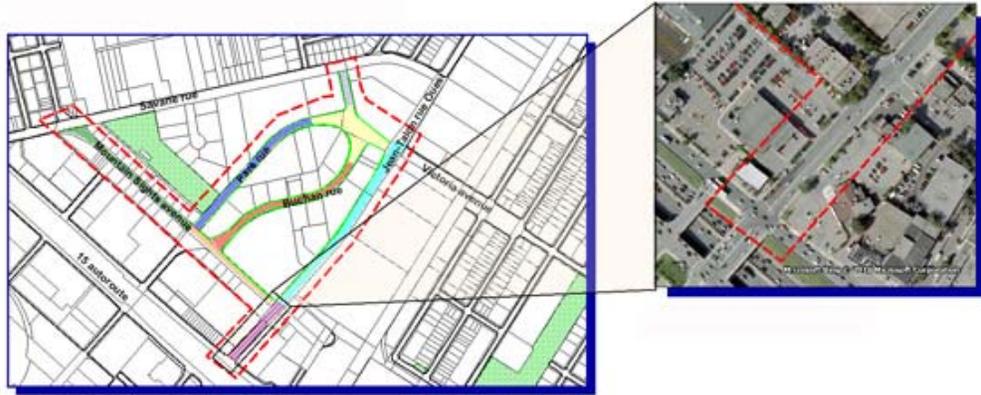


Figure 23. Rue Jean-Talon Ouest.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce.

5.1.5 Emprises des voies municipales

Les emprises de voies municipales actuelles sont à maintenir telles quelles. Elles sont respectivement les suivantes, en largeur et en longueur moyennes :

| | |
|---|--------------|
| Avenue Mountain Sights | |
| – Entre de la Savane et Paré : | 18,3 X 360 m |
| – Entre Paré et Buchan : | 18,3 X 74 m |
| – Entre Buchan et Jean-Talon Ouest : | 18,3 X 187 m |
| Rue Jean-Talon Ouest | |
| – entre Décarie et Mountain Sights : | 24,5 X 167 m |
| – entre Mountain Sights et Victoria : | 24,5 X 442 m |
| Rue Buchan, entre Mountain Sights et Victoria : | 20,5 X 460 m |
| Rue Paré, entre Mountain Sights et Victoria : | 20,2 X 466 m |
| Avenue Victoria | |
| – entre de la Savane et Paré : | 20,0 X 114 m |
| – entre Paré et Jean-Talon Ouest : | 45,0 X 136 m |

5.1.6 Réseau cyclable

La Ville de Montréal souhaite accroître son réseau de voies cyclables métropolitaines, tel que le prévoit le Plan de transport municipal. L'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce s'est quant à lui doté d'un « plan vélo » spécifique à son territoire, destiné à favoriser la desserte et l'accès aux principales destinations de l'arrondissement. Ce plan prévoit entre autres l'aménagement d'une voie de circulation pour les cyclistes sur la rue de la Savane. Celle-ci bifurquerait sur l'avenue Victoria et passerait sous la voie ferrée pour rejoindre le reste du secteur Côte-des-Neiges. Il n'est pas encore décidé que la voie cyclable soit composée de voies jumelées ou séparées. Une voie simple a généralement une largeur de 1,5 m et une voie double, de 2 X 1,5 m = 3m. Une largeur supplémentaire de 0,9 m doit être ajoutée si la voie cyclable longe un espace de stationnement, situé en bordure de rue ou en parallèle. Il est possible et même souhaité de prolonger le parcours cyclable à l'intérieur de la zone d'intervention.

Par ailleurs, le déploiement du réseau de vélos en libre-service BIXI pourrait éventuellement s'étendre jusqu'au secteur Namur / Jean-Talon Ouest (horizon 2015) et ainsi contribuer à un

fort achalandage du réseau cyclable du secteur. Cet achalandage, appelé à se transformer rapidement, n'est toutefois pas estimé pour le moment.

5.1.7 Réseau piétonnier

Le principe de *Transit-Oriented Development (TOD)* valorise les déplacements en transport en commun, mais aussi les transports actifs comme la marche, le vélo et le patin. Les aménagements qui facilitent ou rendent plus agréables les déplacements de ce type sont donc à privilégier dans le secteur. Il s'agit de :

- favoriser l'accès à pied entre les stations de métro, les logements, les lieux de travail, les écoles, les commerces, etc.;
- assurer des déplacements sécuritaires à toute heure du jour ou de la nuit;
- protéger les piétons des rigueurs du climat en toute saison;
- accommoder différentes vitesses de déplacement : plus grande vélocité de certains usagers à vélo ou en patins, déambulation moyenne, promenade lente à pied, personnes à mobilité réduite;
- bonifier et enrichir l'expérience piétonne au quotidien.

5.1.8 Mobilier urbain

Aucune exigence particulière relative à la conception du mobilier urbain du secteur n'est imposée aux concurrents, afin de laisser librement se développer des solutions innovantes. Les exigences usuelles de durabilité, de résistance au climat, au vandalisme et la facilité d'entretien sont évidemment applicables. Les matériaux pourraient avantageusement provenir de composantes recyclées et sont dépourvus de substances dommageables pour la santé. Toutes les composantes du mobilier urbain, comme les bancs, poubelles, bacs de recyclage, lampadaires, tables, jeux, jeux d'eau et autres, peuvent contribuer à forger une identité propre au secteur. Ils devraient provoquer l'appropriation spontanée et l'adhésion populaire, offrant un cadre propice tant à la rencontre et aux échanges qu'à l'isolement.

5.1.9 Éclairage et sécurité des lieux

L'éclairage devrait pouvoir correspondre aux modes d'appropriation de l'espace public et semi-public propre à chaque sous-zone d'intervention du secteur. Il devrait en outre s'ajuster à la ségrégation et à l'échelle des réseaux de circulation. La convivialité et la sécurité des lieux sont à assurer en toutes circonstances. Le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement exige que l'éclairage des propriétés privées respecte les dispositions 329.3 et 601 (voir l'annexe F).

5.1.10 Exigences d'entretien

Les normes habituelles peuvent servir de guide pour la conception, mais des solutions équivalentes peuvent être proposées par les concurrents. Toute proposition qui s'éloigne des standards usuels devrait être étayée par les concurrents et finalistes. Le comité technique statuera, le cas échéant, sur l'acceptabilité d'une solution novatrice. La résistance aux conditions climatiques hivernales fera l'objet d'une attention particulière.

5.2 AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE DE TYPE SEMI-PUBLIC

La revitalisation du secteur Namur / Jean-Talon Ouest table sur la coordination des interventions publiques et privées. Même si plusieurs promoteurs ont déjà amorcé le développement de leurs propriétés, un arrimage entre les interventions privées et publiques demeure possible. Mais plus encore, les nouvelles orientations mises de l'avant par le concours permettront d'engager les nouvelles interventions avec une meilleure vue d'ensemble et une meilleure coordination. Les espaces de transition entre les rues, trottoirs, allées, passages, parcs, surfaces gazonnées ou arborées, par exemple, qu'ils soient privés ou publics, présentent le potentiel de constituer un tout cohérent.

Le concours vise explicitement à formuler en projet les idées qui contribueront à assurer un tel arrimage. Il est attendu que s'exprime, dans les dessins, de quelle manière le domaine privé pourrait être aménagé en tenant compte des propositions d'aménagement du domaine public. À l'inverse, rien n'empêche les concepteurs de puiser aux propositions d'aménagement des

terrains privés pour imaginer l'aménagement du domaine public. À cette fin, l'annexe J fournit des informations sur l'aménagement de certains terrains privés.

Les propositions d'aménagement de l'espace semi-public peuvent toucher : l'aménagement de toutes les surfaces incluses dans les passages; les plantations possibles; les matériaux choisis pour les trottoirs aux entrées charretières; les marges de recul des bâtiments par rapport aux passages; la présence de mobilier ou d'éclairage. Chaque propriétaire privé aura le loisir de voir jusqu'à quel point il entend reprendre à son compte les propositions produites dans le cadre du concours.

Les conditions d'aménagement de l'espace de type public, résumées dans les sous-sections précédentes 5.1.6 à 5.1.10, s'appliquent également à l'aménagement de l'espace de type semi-public.

5.2.1 Espace semi-public formel

L'espace de type semi-public formel signifie des lieux bien précis qui ont fait l'objet de négociation avec des promoteurs ou qui le seront dans le futur. Il s'agit, de façon générale, de passages piétonniers qui traversent des lots. La cession de ces servitudes de passage a été concédés pour se rapprocher de l'exigence prescrite par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chap. A-19) qui précise que dans un secteur donné, la création de nouveaux lots doit être compensée par la cession, sous forme de terrain ou d'une somme d'argent, de l'équivalent de 10 % de la superficie du terrain à des fins de parc. Comme ces espaces sont cédés sous forme de servitude de passage et non de parc linéaire proprement dit, ils sont identifiés comme espace semi-public : ils demeurent sous propriétés privées, tout en étant aménagés pour être utilisés par tous.

Ces espaces semi-publics sont délimités par lignes pointillées de teinte verte sur la figure 24. L'arrondissement a entre autres négocié, avec le promoteur du projet *Vue* (au coin des rues Jean-Talon Ouest et Mountain Sights), l'aménagement d'une allée piétonne publique d'une largeur de 10 mètres qui traversera ce projet privé en diagonale, afin de faciliter l'accès à la station de métro Namur depuis la rue Buchan. Une autre allée similaire est prévue un peu plus à l'est, traversant tout le secteur entre les rues de la Savane et Jean-Talon Ouest.

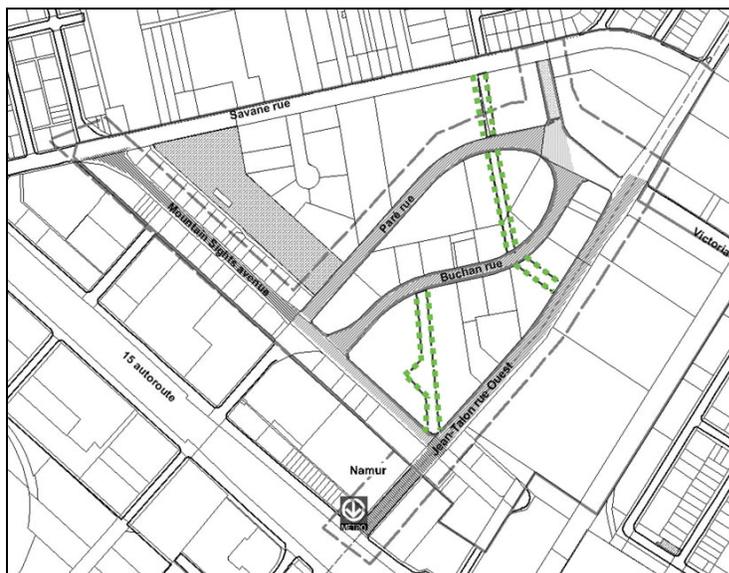


Figure 24. Délimitation, en plan, de l'espace semi-public formel.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

5.2.2 Espace semi-public informel

L'espace semi-public informel constitue, de façon générale, l'espace de transition entre les domaines publics et privés. Il s'agit de s'assurer de la cohérence des aménagements en bordure

de chaque emprise publique avec sa contrepartie sur les terrains privés situés au-devant des bâtiments, communément appelés la cour avant.

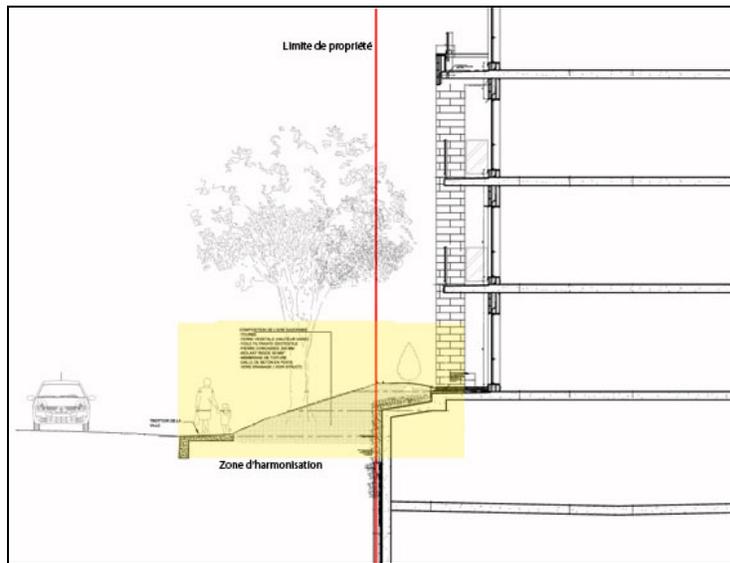


Figure 25. Délimitation, en coupe, de l'espace semi-public informel.

Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

6 CONTRAINTES

6.1 CONTRAINTES EXISTANTES

6.1.1 Nature des sols

Le sol, principalement composé de silt et d'un peu d'argile (du moins dans les 10 premiers mètres), est très malléable dans cette zone. Les propriétaires privés qui ont construit des bâtiments dans le secteur ont dû pieuter pour assurer un support adéquat des constructions. Dans certains cas, le roc était situé à 13 m de profondeur.

6.1.2 Infrastructures souterraines et aériennes à maintenir

Les données fournies en annexe H montrent la localisation des services municipaux d'aqueduc et d'égouts ainsi que les utilités publiques dans le secteur. Il est prévu que ces services soient maintenus en place. Il est cependant envisagé de remplacer la conduite d'égout localisée sous la partie de l'avenue Victoria, entre les rues Jean-Talon Ouest et Buchan, ainsi que celle située sous la rue Paré, de l'intersection de la rue Buchan avec l'avenue Victoria jusqu'au parc de la Savane. Ces travaux sont prévus pour le printemps 2012 et devront être réalisés préalablement à tout autre. Ils visent à assurer une plus grande capacité d'emmagasinage des eaux pluviales dans le secteur.

6.1.3 Préservation des arbres

Les plantations d'arbres et les aménagements d'espaces verts répondent à la mission du projet et aux objectifs de l'arrondissement. Tous les arbres existants sont à préserver dans le secteur, sauf peut-être certains de ceux qui sont situés dans les emprises des rues Paré et Buchan et de l'avenue Victoria entre les rues Jean-Talon Ouest et Buchan, où ils seront conservés à la condition de ne pas nuire au concept d'aménagement de l'espace public. Toute intervention située à proximité d'arbres existant à conserver doit permettre d'en assurer la survie.

6.2 NORMES D'AMÉNAGEMENT MUNICIPALES APPLICABLES

6.2.1 Rues et intersections

Puisque l'aménagement du secteur d'intervention qui fait l'objet du concours vise l'innovation, les normes habituelles qui conditionnent le dessin des voies de circulations et des intersections ne sont pas toutes forcément applicables. Les suivantes devraient cependant être impérativement respectées :

- largeur minimale d'une rue : 6 m;
- largeur des entrées charretières : entre 2,4 et 7,5 m;
- largeur minimale des trottoirs : 2 m;
- largeur minimale de l'espace de dégagement nécessaire aux véhicules d'urgence incendie pour opérer : 9 m (incluant la largeur de la rue). Cet espace doit être suffisamment solide pour supporter le poids des véhicules. Il ne doit pas nécessairement être revêtu d'une surface minérale, mais doit demeurer accessible en tout temps, sans encombrement, et être déneigé en période hivernale.

6.2.2 Stationnement

L'aménagement souterrain et la gestion privée des unités de stationnement sont favorisés par l'arrondissement dans le secteur. Les nouveaux projets sont d'ailleurs soumis à des exigences particulières à cet égard. La répartition de stationnements privés dans le secteur est illustrée en figure 26.

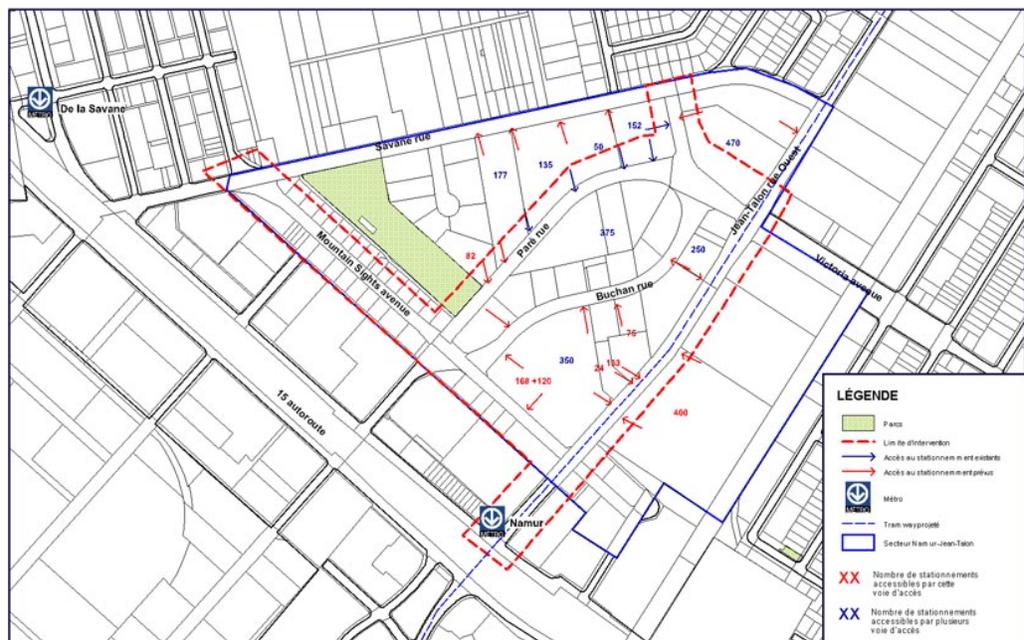


Figure 26. Localisation et nombre de stationnements autorisés ou potentiels dans le secteur.
Source : Arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, 2011.

Pour ce qui est de l'espace public, le stationnement en parallèle sur rue est, pour l'instant, largement autorisé dans le secteur. Bien qu'il est prévu le maintenir sur la rue Jean-Talon Ouest et sur l'avenue Mountain Sights, la situation est appelée à se modifier ailleurs. Sur les rues Paré et Buchan et sur l'avenue Victoria, en particulier, le stationnement dans sa forme actuelle ne sera vraisemblablement pas maintenu. L'arrondissement prévoit en effet y limiter le stationnement à quelques unités de courte durée, pour les visiteurs et la desserte rapide de quelques commerces. Ces unités de stationnement ne devraient en aucun cas dominer le paysage ou interférer avec les réseaux piétonniers.

6.2.3 Clôtures et haies

L'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce possède un Règlement sur les clôtures et les haies (R.R.V.M., c. C-5), dont les dispositions s'appliquent également au domaine privé. Certaines limitations à la hauteur maximale des clôtures et des haies s'appliquent à proximité des intersections. À ces endroits, des restrictions s'appliquent dans une

zone appelée « cône de visibilité ». À moins de 7 m d'une intersection, les plantations ne peuvent en aucune circonstance dépasser une hauteur maximale de 0,9 m.

6.2.4 Nouvelles plantations d'arbres

Les choix des végétaux devraient être adaptés aux conditions du lieu d'implantation, afin de favoriser une croissance soutenue, un port naturel et un entretien minimal. Ces choix devraient aussi pouvoir s'arrimer à la composition de la forêt urbaine dans le secteur et dans les secteurs avoisinants, contribuant ainsi à la diversité et à l'équilibre naturel des écosystèmes. Mais au-delà de ces considérations pragmatiques, il importe que les arbres et les aménagements paysagers concourent au caractère identitaire du concept d'ensemble.

Il faut en principe prévoir des arbres à grand déploiement où cela est possible, en raison de la contribution de ces arbres au confort des usagers. Ils auraient avantages à être coordonnés avec le mobilier urbain, celui-ci pouvant en retour contribuer à la protection des arbres. Les fosses de plantation doivent être conformes ou dépasser la norme / devis VM 555 (annexe I).

6.2.5 Rétention et canalisation des eaux de ruissellement

La Ville de Montréal oblige la rétention des eaux de pluie sur les terrains privés de plus de 1 000 m². Ces eaux de pluie peuvent ensuite être dirigées vers l'égout unitaire municipal, à raison d'un maximum de 35 litres par seconde par hectare de terrain. Un terrain d'une superficie de 3 000 m², par exemple, peut envoyer à l'égout une charge de 105 litres d'eau par seconde. Les terrains publics et les rues ne sont pas assujettis à de telles normes.

6.2.6 Entassement et évacuation de la neige

Le déneigement des voies publiques implique, à Montréal, des opérations longues et coûteuses qui ont un impact important sur la mobilité des usagers, sur leur sécurité et sur l'utilisation des fonds publics. Bien que la méthode de déneigement ne se soit pas encore définie pour le secteur, les principes d'efficacité et d'économie devraient être observés au moment de concevoir les aménagements.

La neige qui provient des terrains privés ne peut être déversée sur l'espace public. La profondeur minimale d'un espace destiné à l'entassement de neige est établie à 4 m.

Les propositions visant à favoriser la percolation naturelle des eaux de ruissellement ou de celles provenant de la neige fondante sur le domaine public sont les bienvenues.

7 OBJECTIFS DE MISE EN ŒUVRE

7.1 PHASAGE DU PROJET

Puisqu'une importante activité de construction de nouveaux immeubles est à prévoir dans le secteur pour les prochaines années, la séquence de mise en œuvre des aménagements publics devra être finement coordonnée avec celle des investissements privés.

Il est donc prévu qu'à l'automne 2011, la collaboration commence par la préparation d'un guide d'intervention dont les détails se trouvent à la section 10.2.1 du Règlement du présent concours. Sous forme d'un cahier complet présentant sommairement toutes les interventions envisagées dans le secteur Namur—Jean-Talon Ouest, incluant plans, coupes types, perspectives, précédents et devis descriptif de travaux complémentaires et possibles sur l'espace public. Le guide d'intervention servira de document de communication et il sera très utile pour l'arrondissement afin d'encourager les promoteurs à aménager leurs projets en lien avec le domaine public.

À titre d'hypothèse de travail, la séquence suivante est planifiée par l'arrondissement :

| <i>Lieu</i> | <i>Type de travaux</i> | <i>Échéance</i> | <i>Coûts estimés*</i> |
|------------------------|---|-----------------|-----------------------|
| Mountain Sights | Aménagement des traverses piétonnières | Dès 2012 | 1 540 000 \$ |
| Victoria | Réaménagement de la rue entre Paré et de la Savane | 2015 | 880 000 \$ |
| Victoria | Aménagement de l'espace public entre Buchan et Jean-Talon O. suite à la fermeture de cette dernière | 2015 | 640 000 \$ |
| Jean-Talon et Victoria | Aménagement d'une traverse piétonne** | 2012 | 276 000 \$ |
| Paré | Réaménagement complet de l'emprise | 2013 | 3 940 000 \$ |
| Buchan | Réaménagement complet de l'emprise | 2014 | 3 800 000 \$ |
| Jean-Talon Ouest | Réfection du trottoir entre l'avenue Mountain Sights et le boulevard Décarie*** | 2012 | À déterminer |
| Domaine semi-public | Aménagements des chemins traversant les lots visé | Dès 2013 | À déterminer |

* Cette estimation n'inclut pas les frais de contingences, d'incidences et de profit/administration, ni les frais professionnels.

** L'aménagement d'une traverse piétonnière de la rue Jean-Talon Ouest, face à l'avenue Victoria, devra être effectué après la complétion des travaux sur des conduites d'égouts situées sous la rue Jean-Talon Ouest.

*** Le budget de réfection du trottoir pourrait être inclus dans celui de la réfection de la rue Jean-Talon Ouest.

Afin de maximiser les efforts de coordination, il faut prévoir un suivi récurrent pour la suite.