

Avis public



ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION

Projet de règlement modifiant le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)*, secteur de planification détaillée du Quartier Namur-Hippodrome. - Dossier 1236290029

AVIS est par les présentes donné, par la soussignée, que le projet de règlement modifiant le *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047)* a été adopté par le conseil d'arrondissement lors de la séance ordinaire tenue le 6 mai 2024 et fera l'objet d'une assemblée publique de consultation le **20 novembre 2024 à compter de 18 heures 30 au 5160, boulevard Décarie, rez-de-chaussée, à Montréal**, en conformité des dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (R.L.R.Q., c. A-19.1).

QUE l'objet de ce projet de règlement vise à modifier, pour le quartier Namur-Hippodrome, les hauteurs minimales et maximales, les densités et les affectations autorisées, ainsi qu'à adopter de nouvelles balises d'aménagement afin de permettre sa transformation vers un quartier complet, inclusif et résilient.

QUE ce projet de règlement vise le quartier Namur-Hippodrome, comprenant le site de l'ancien hippodrome et le territoire de délimité par la voie ferrée au sud, l'avenue Clanranald à l'ouest, le prolongement de la limite du territoire de Ville Mont-Royal au nord (du côté ouest de Décarie), la rue Paré au nord (du côté est de Décarie), l'avenue Mountain Sights à l'est, ainsi qu'une portion située entre la rue Jean-Talon Ouest et la voie ferrée, entre l'avenue Mountain Sights et d'une ligne légèrement à l'ouest du prolongement approximatif de la rue de la Savane.



QU'au cours de cette assemblée publique, la présidente d'assemblée expliquera le projet de règlement ainsi que les conséquences de son adoption et entendra les personnes qui désirent s'exprimer à ce sujet.

QUE ce projet de règlement n'est pas susceptible d'approbation référendaire.

QUE ce projet de règlement ainsi que le sommaire décisionnel qui s'y rapporte sont disponibles pour consultation au bureau Accès Montréal de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce situé au 5160, boulevard Décarie, rez-de-chaussée, du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 16 h 30. Toute personne qui en fait la demande peut obtenir une copie du projet de règlement. Pour toute information additionnelle vous pouvez communiquer avec nous par courriel au consultation.cdn-ndg@montreal.ca ou par téléphone au 514 868-4561.

QUE l'accès aux documents de présentation se fera par le biais de la page internet de l'arrondissement (ville.montreal.qc.ca/cdn-ndg), à la section « Calendrier de participation publique », ou via le lien suit : [Assemblée publique de consultation - 2024](#).

QUE le présent avis ainsi que ce projet de règlement et le sommaire décisionnel qui s'y rapporte sont également disponibles sur le site Internet de l'arrondissement dont l'adresse est : ville.montreal.qc.ca/cdn-ndg, en cliquant sur « Avis publics ».

FAIT à Montréal, ce 5 novembre 2024.

La secrétaire d'arrondissement,

Geneviève Reeves, avocate

Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du conseil d'arrondissement

Séance ordinaire du lundi 6 mai 2024

Résolution: CA24 170113

AVIS DE MOTION

Madame la mairesse Gracia Kasoki Katahwa donne un avis de motion annonçant qu'à la prochaine séance ou qu'à toute séance subséquente, il sera adopté un règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) - secteur de planification détaillée du Quartier Namur-Hippodrome.

ADOPTION DU PROJET DE RÈGLEMENT - PLAN D'URBANISME 04-047

Il est proposé par Gracia Kasoki Katahwa

appuyé par Despina Sourias

D'adopter, tel que soumis, le projet de règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) - secteur de planification détaillée du Quartier Namur-Hippodrome;

De mandater la secrétaire d'arrondissement pour tenir une séance publique de consultation.

Un débat s'engage.

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

40.10 1236290029

Julie FARALDO BOULET

Secrétaire d'arrondissement substitut

Signée électroniquement le 8 mai 2024

Identification		Numéro de dossier : 1236290029
Unité administrative responsable	Arrondissement Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâce , Direction de l'aménagement urbain et de la mobilité , Division de l'urbanisme	
Niveau décisionnel proposé	Conseil municipal	
Charte montréalaise des droits et responsabilités	Ne s'applique pas	
Projet	-	
Objet	Adopter un Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) - secteur de planification détaillée du Quartier Namur-Hippodrome.	

Contenu

Contexte

Depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009, le site de l'ancien hippodrome est vacant. Le site de 46 ha compte parmi les derniers terrains à développer de cette ampleur dans les secteurs centraux de Montréal. En 2017, le site a été cédé par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal, en vertu d'un acte de cession.

Au cours des années, le site de l'hippodrome et ses abords ont fait l'objet de plusieurs démarches de consultation menant à différentes propositions d'aménagement. Une démarche de planification est actuellement conduite par le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), en étroite collaboration avec l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) et les services centraux concernés, afin de déterminer les orientations de redéveloppement du quartier Namur-Hippodrome (QNH) (95 ha), incluant le terrain de l'ancien hippodrome, ses abords et les abords du métro Namur, qui répondront notamment aux enjeux et aux besoins soulevés lors des différentes activités de concertation des dix dernières années et la mobilisation des différents groupes communautaires dans l'arrondissement.

À l'automne 2019, le comité exécutif de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour mener une concertation citoyenne sur la vision et les principes de mise en valeur du territoire du futur quartier. Celle-ci a permis d'échanger sur les différents enjeux et de nourrir la réflexion collective quant à l'avenir de ce secteur.

Cette vision s'incarne dans un Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de QNH. Il se présente comme le résultat de plusieurs années de planification, d'études et de concertation. Par ses objectifs d'inclusion, de carboneutralité, d'innovation, d'abordabilité, et de participation citoyenne, le PDAD de QNH permettra de contribuer à l'atteinte d'objectifs établis par la Ville en matière de transition sociale, inclusive et écologique par la création d'un quartier qui se veut inclusif et résilient. Ce document souhaite être un contrat social entre la Ville, ses partenaires et la communauté. Il constitue un cadre de référence général pour l'ensemble du territoire de planification, et ce, afin d'assurer une cohérence urbaine.

Pour assurer la mise en œuvre du PDAD, une modification au Plan d'urbanisme (PU) de la Ville de Montréal est requise. Celle-ci vise principalement à modifier les affectations et les densités dans le territoire du quartier ainsi qu'à préciser les balises d'aménagement dans les différentes unités de

voisinage.

Une stratégie de mise en oeuvre du PDAD est également en élaboration, notamment par le biais des travaux du Groupe d'Accélération pour l'Optimisation du Projet de l'Hippodrome (GALOPH), afin de répondre aux besoins importants d'investissements, notamment en termes d'infrastructures.

Mentionnons que le QNH est une des principales composantes du plus grand secteur Namur-De la Savane, lequel est déterminé comme secteur de planification stratégique dans le Schéma d'aménagement et de développement (Schéma) de l'agglomération de Montréal. La mise en place de ce quartier inclusif et résilient s'inscrit donc dans un contexte urbain beaucoup plus vaste.

Le présent dossier décisionnel est lié au dossier 1237352002 visant l'adoption du projet de PDAD par le comité exécutif.

Décision(s) antérieure(s)

21 août 2023 - CM23 0883 - Accorder un soutien financier non récurrent de 200 000 \$ à Centraide du Grand Montréal pour la réalisation des activités du Groupe d'Accélération pour l'Optimisation du Projet de l'Hippodrome (GALOPH), de juillet 2023 à mars 2024/Approver un projet de convention à cet effet.

6 octobre 2022 - CA22 170268 - Adopter le règlement RCA22 17365 modifiant le *Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce* (01-276) afin d'ajuster la limite entre les zones 0003 et 0015 à celle de l'affectation du Plan d'urbanisme, d'autoriser de nouveaux usages et de modifier la densité et la hauteur permise dans la zone 0003 - Secteur de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal.

2 octobre 2019 - CE19 1519 - Mandater l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) pour la tenue d'une consultation publique portant sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome.

13 juin 2017 - CM17 0706 - Approuver le projet d'acte de cession par lequel la Société nationale du cheval de course (SONACC), représentée par Raymond Chabot inc., son liquidateur, et le gouvernement du Québec cèdent à la Ville de Montréal, un emplacement constitué des lots 2 384 988 et 2 648 223 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, d'une superficie de 434 756,8 mètres carrés, situé à l'ouest du boulevard Décarie et au sud de la rue Paré, dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, connu sous le nom de l'Hippodrome de Montréal, et ce, sans contrepartie monétaire immédiate, sujet aux termes et conditions stipulés au projet d'acte, et conditionnellement à l'autorisation du ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

22 juin 2015 - CA15 170213 - Adopter la résolution approuvant un projet particulier de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble visant à autoriser sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal, au 7440, boulevard Décarie : la démolition de tous les bâtiments; l'occupation par une dépendance et un équipement mécanique sans qu'il n'y ait d'usage ou de bâtiment principal sur le site. Le tout, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (RCA02 17017).

Description

Le territoire d'application des modifications proposées se retrouve principalement à l'intérieur du secteur de planification détaillée "Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest", lequel est identifié au PU de la Ville de Montréal. Il est également en partie inclus dans les secteurs de planification détaillée de portée locale "Namur - Jean-Talon Ouest" et "Autoroute Décarie" apparaissant au chapitre de l'arrondissement de CDN-NDG. Le territoire de QNH comprend le site de l'ancien hippodrome et ses abords, les abords de la station de métro Namur, ainsi qu'une portion située entre la rue Jean-Talon Ouest et la voie ferrée, entre l'avenue Mountain Sights et d'une ligne légèrement à l'ouest du prolongement approximatif de la rue de la Savane (jusqu'à la voie ferrée).

Le secteur est sous-utilisé, notamment en raison de l'abondance de stationnements extérieurs, du mode d'implantation des bâtiments et de la faible densité. Il est grandement morcelé et enclavé par les infrastructures de transport régionales (autoroute, voies ferrées et cour de triage). Cette situation restreint son accessibilité et contribue à la congestion routière dans le secteur. L'environnement y est par ailleurs hostile pour les mobilités actives et peu efficaces pour le transport collectif. Le territoire est considéré comme un important îlot de chaleur et compte une quantité importante de voies de circulation, lesquelles engendrent des nuisances pour la santé et le bien-être de la population (pollution de l'air, bruit, vibrations).

Le secteur offre toutefois des opportunités de développement pour la Ville de Montréal et présente une capacité d'accueil importante pour de nouvelles activités urbaines. En effet, la revitalisation de ce secteur permettra de répondre à certains besoins actuels en habitation et d'aller plus loin en matière de transition sociale et écologique. En adéquation avec la vision proposée, la création d'un quartier carboneutre se fera à travers un ensemble de mesures dont l'implantation de réseaux de transport collectif, comme l'implantation d'un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest, et pour les modes actifs, et la réalisation d'infrastructures participant à une saine gestion des eaux. La présence de la station de métro Namur constitue un atout important pour la transformation du secteur; dans un contexte de déplacements et d'accessibilité difficiles, le métro jouera un rôle important dans les options de mobilité.

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

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

Des investissements publics et privés majeurs seront nécessaires pour permettre le redéveloppement du secteur, notamment pour assurer une desserte adéquate en infrastructures souterraines (aqueducs, égouts, électricité, télécommunications) et de transports collectif et actif, de même qu'en équipements collectifs. Le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest, incluant l'implantation d'un tramway, et son prolongement sur le site de l'ancien hippodrome est notamment identifié comme projet prioritaire.

Modifications au Plan d'urbanisme

Situation actuelle

Actuellement, la carte 3.1.1 du PU et l'extrait du chapitre d'arrondissement prévoit les affectations du sol suivantes pour le territoire du quartier inclusif et résilient :

Secteurs	Affectations du sol
Site de l'ancien hippodrome	Secteur mixte
<i>Abords du métro Namur</i>	
Lots en bordure l'avenue Mountain Sights au nord de la rue Jean-Talon Ouest	Secteur mixte
Front Décarie au nord de la rue Jean-Talon Ouest	Secteur d'activités diversifiées
Front Décarie et terrain au sud de la rue Jean-Talon Ouest	Secteur d'emplois

Actuellement, la carte 3.1.2 du PU et l'extrait du chapitre d'arrondissement prévoit les paramètres de densité suivants pour le territoire du quartier :

Secteurs	Nombre d'étages	Taux d'implantation au sol	Coefficient d'occupation au sol	Implantation
Site de l'ancien hippodrome (04-T4)	2 à 8 étages	Moyen	Minimal : 1,0 Maximal : 4,0	
Abords de la station de métro Namur (04-T5)	2 à 12 étages	Moyen ou élevé	Minimal : 1,0 Maximal : 6,0	
Secteur au sud de Jean-Talon Ouest et à l'est de Victoria (04-15)	2 à 6 étages	Faible ou moyen		Isolée

Modifications proposées

Les modifications au PU visent à adapter son contenu et y intégrer les paramètres et balises d'aménagement présentés au PDAD de QNH. Ces nouveaux paramètres soutiennent la réalisation d'un nouveau milieu de vie complet dans un quartier à échelle humaine. Plus précisément:

- Remplacer l'affectation "secteur d'emplois" par "secteur d'activités diversifiées" (qui permet, au zonage, les activités : bureau, commerce, équipement collectif, industrie légère, habitation - si compatible avec les usages, l'intensité des nuisances et des risques et la nature du cadre bâti) (le site de l'hippodrome maintient quant à lui son affectation "secteur mixte");
- Diviser le territoire de QNH en cinq unités de voisinage avec les hauteurs et densités suivantes :
 - Victoria (04-T14) - unité de voisinage comprise entre une ligne légèrement à l'ouest du prolongement approximatif de la rue de la Savane, la voie ferrée, la rue Jean-Talon Ouest et l'avenue Mountain Sights :
 - Bâti de deux à vingt étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 8,0
 - Décarie (04-T15) - unité de voisinage comprise entre l'avenue Mountain Sights, la voie ferrée, la rue Jean-Louis Lévesque, la rue Paré (entre Mountain Sights et Décarie) et incluant les terrains de SmartCentres, ainsi que les deux terrains compris entre les rues des Jockeys et Jean-Talon Ouest entre le boulevard Décarie et l'avenue Clanranald :
 - Bâti de deux à vingt-quatre étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 10,0
 - Clanranald (04-T16) - unité de voisinage comprise entre la rue Jean-Louis-Lévesque et son prolongement, la voie ferrée, l'avenue Clanranald et son prolongement et les limites de Ville-Mont-Royal :
 - Bâti de deux à seize étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 6,0
 - Hippodrome nord (04-T17) - unité de voisinage comprise entre l'avenue Clanranald, le prolongement de la rue Jean-Talon Ouest, la cour de triage du CP et les limites de Ville-Mont-Royal :
 - Bâti de deux à quatorze étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 5,0
 - Hippodrome sud (04-T16) - unité de voisinage comprise entre l'avenue Clanranald et son prolongement, le prolongement de la rue Jean-Talon Ouest, la cour de triage du CP et la voie ferrée :
 - Bâti de deux à seize étages hors-sol

- Taux d'implantation au sol moyen
- Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
- Coefficient d'occupation du sol maximal de 6,0
- Inclure l'ensemble du territoire du quartier dans les secteurs à construire ou à transformer (carte 1.1);
- Inclure l'ensemble du territoire du quartier dans la zone indiquant un seuil minimum de densité de 80 logements/ha (carte 3.1.3);
- Retirer le front Décarie et la frange au sud de la rue Jean-Talon Ouest du secteur d'emplois diversifiés (carte 2.4.1 et illustrations 2.4.1, 2.4.2 et 2.4.3);
- Inclure tout le secteur en "Nouveau secteur mixte" de la couronne du centre (illustration 2.4.4);
- Modifier les orientations et les balises d'aménagement du secteur de planification détaillée "Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest" en fonction de la planification du quartier Namur-Hippodrome;
- Modifier, au chapitre d'arrondissement, les orientations et les balises d'aménagement des secteurs de planification détaillée "Autoroute Décarie" et "Namur - Jean-Talon Ouest" en fonction de la planification du quartier Namur-Hippodrome;
- Inclure, au chapitre d'arrondissement à la section du secteur de planification détaillée "Namur - Jean-Talon Ouest", cinq fiches détaillant les balises d'aménagement pour les cinq unités de voisinage présentées au PDAD, ainsi qu'une 6e fiche pour des balises s'appliquant à toutes les unités de voisinage.

Modifications au Règlement pour une métropole mixte

Le Plan d'urbanisme prévoit que des exigences additionnelles en matière de logement abordable s'appliqueront progressivement dans certains secteurs, selon les nouvelles possibilités de densification résidentielle qu'il offrira. Conformément à cette orientation et dans la continuité des balises formulées dans le dossier décisionnel 1207252001, une modification du Règlement pour une métropole mixte (20-041) sera recommandée au conseil municipal concurremment à l'adoption du règlement modifiant le Plan d'urbanisme dont il est question dans le présent dossier décisionnel.

Cette modification du règlement 20-041 visera l'ajout de zones de logement abordable, dans les secteurs où la modification au Plan d'urbanisme pourrait permettre d'augmenter la superficie constructible résidentielle. La modification du Règlement pour une métropole mixte fera l'objet d'une décision distincte du conseil municipal.

Avis des comités

Une présentation de l'état d'avancement de la démarche de planification a été faite au comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement (CCU) le 14 septembre 2022 ainsi qu'au comité Jacques-Viger le 16 septembre 2022.

Le PDAD et la proposition de modification au PU ont ensuite été présentés au comité Jacques-Viger le 2 juin 2023. Le comité a émis un avis favorable avec recommandations. Finalement, le 23 août 2023, le CCU a également émis une recommandation favorable. Les avis et le suivi des recommandations sont joints en annexe.

Justification

La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement recommande l'adoption de ce projet de règlement pour les raisons suivantes :

- La modification au plan d'urbanisme (PU) a pour but de s'arrimer à la planification détaillée du quartier traduite dans le PDAD préliminaire;
- La réalisation d'un quartier inclusif et résilient permet de mettre en oeuvre plusieurs plans et politiques de la Ville de Montréal et de l'arrondissement;
- La modification au PU permet de diversifier et de densifier les activités urbaines aux abords de la station de métro Namur ainsi que sur le site de l'ancien hippodrome;
- La modification au PU est cohérente avec le projet urbain Le Triangle et le projet immobilier Westbury en cours de développement, tous les deux localisés à proximité du quartier;
- La planification prévoit la création d'un tout nouveau milieu de vie dense, complet et à échelle humaine et permettra de répondre aux besoins actuels et futurs en matière d'habitat, d'emploi et

- d'équipements collectifs;
- La planification vise la création d'un projet urbain exemplaire et carboneutre, participant à la transition vers un quartier inclusif (en termes d'ouverture à toutes les communautés) et résilient (en termes de réduction des impacts environnementaux et d'adaptation aux changements climatiques);
- La modification au PU permet la mise en valeur et la requalification d'espaces sous-utilisés, notamment caractérisés par la présence d'importantes aires de stationnement et d'un bâti d'une faible densité;
- La planification prévoit la priorisation des mobilités actives et collectives ainsi que la création d'un réseau d'espaces verts et publics répondant aux besoins de la population actuelle et future;
- La présence de la station de métro Namur, actuellement sous-utilisée, justifie la densification du secteur;
- Le comité Jacques-Viger et le comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement recommandent favorablement l'adoption du projet de modification du Plan d'urbanisme.

Aspect(s) financier(s)

L'hypothèse budgétaire pour ce projet, laquelle est révisée régulièrement, prévoit d'importants investissements, dont plus de 298,1 M\$ sont inscrits au programme décennal d'investissement (PDI) 2023-2032 du SUM. À court et à moyen terme, des travaux préparatoires, dont le réaménagement de la rue Jean-Talon Ouest et son prolongement sur le site de l'ancien hippodrome, permettront d'amorcer la mise en œuvre du projet urbain. Le financement de ces travaux est inscrit au PDI.

Le projet générera des investissements privés et offrira, à terme, des revenus de taxes foncières qui permettront de couvrir les coûts reliés aux services municipaux.

Montréal 2030

Ce dossier contribue à l'atteinte des résultats de Montréal 2030, des engagements en changements climatiques, et des engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle.

Voir la fiche en pièce jointe.

Ce dossier contribue également à l'atteinte du Plan stratégique 2023-2030 de l'Arrondissement;

- Offrir des milieux de vie plus équitables et plus inclusifs (axe 1 du plan), en permettant à la population d'avoir accès à un logement social, abordable, salubre et adapté à ses besoins ainsi qu'à des services de soutien. (résultat 1.2 du plan);
- Offrir des milieux de vie plus équitables et plus inclusifs (axe 1 du plan), en permettant à la population de participer à des activités qui répondent à leurs attentes en matière de sports, de loisirs et de culture (résultat 1.3 du plan);
- Offrir des milieux de vie plus équitables et plus inclusifs (axe 1 du plan), en permettant à la population d'évoluer dans des milieux de vie diversifiés et sécuritaires qui favorisent un sentiment d'appartenance et une cohabitation sociale positive (résultat 1.4 du plan);
- Offrir des milieux de vie sains et durables (axe 2 du plan), en permettant à la population de vivre dans des voisinages sains où il y a beaucoup de verdure et moins d'îlots de chaleur (résultat 2.1 du plan);
- Offrir des milieux de vie sains et durables (axe 2 du plan), en permettant à la population de se déplacer de façon plus active grâce à des aménagements accessibles et sécuritaires (résultat 2.2 du plan);
- Offrir des milieux de vie sains et durables (axe 2 du plan), en permettant à la population, les institutions, les commerces, les organismes et les industries de bénéficier d'un meilleur accompagnement pour réduire la quantité de déchets envoyés à l'enfouissement (résultat 2.3 du plan);
- Offrir des milieux de vie sains et durables (axe 2 du plan), en permettant à l'Arrondissement de réduire son empreinte écologique dans la réalisation de ses activités (résultat 2.4 du plan);
- Offrir des milieux de vie à l'économie dynamique (axe 3 du plan), en permettant à la population d'avoir un meilleur accès à des services et des commerces de proximité (résultat 3.3 du plan);
- Offrir des milieux de vie à l'économie dynamique (axe 3 du plan), en permettant aux acteurs

économiques locaux de bénéficier davantage de partenariats avec les grandes institutions du territoire (résultat 3.4 du plan);

- Offrir des milieux de vie favorisant la participation citoyenne (axe 4 du plan), en permettant à la population d'avoir un accès amélioré à de l'information claire et adaptée à ses besoins (résultat 4.1 du plan);
- Offrir des milieux de vie favorisant la participation citoyenne (axe 4 du plan), en augmentant la participation des citoyennes et citoyens et des partenaires dans les processus de consultation publique. (résultat 4.2 du plan);
- Offrir des milieux de vie favorisant la participation citoyenne (axe 4 du plan), en permettant à la population et aux partenaires d'initier et participer à des projets visant l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers (résultat 4.4 du plan).
- Offrir des milieux de travail mobilisés (axe 5 du plan), en permettant aux équipes de partager la vision et leurs contributions attendues au Plan stratégique de l'Arrondissement (résultat 5.1 du plan).

Impact(s) majeur(s)

La modification au PU permettra la mise en œuvre du PDAD du QNH :

- Construction de 18 500 à 20 000 logements, dont environ 10 000 logements sur le site de l'ancien hippodrome;
- Implantation de quatre pôles d'équipements collectifs et de services publics;
- Planification d'un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest et implantation du Réseau express vélo (REV);
- Création de plus de 14 hectares d'espaces verts et publics en réseau;
- Gestion saine et résiliente des eaux.

Impact(s) lié(s) à la COVID-19

Sans objet.

Opération(s) de communication

Une opération de communication est élaborée en accord avec le Service de l'expérience citoyenne et des communications et l'Arrondissement.

Des activités de consultations d'envergure auront lieu afin de récolter, de manière neutre et indépendante, les avis des Montréalaises et des Montréalais et en particulier les communautés de Côte-des-Neiges sur le projet de plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) du quartier Namur-Hippodrome, en vue de son adoption finale à l'automne 2024.

Une assemblée publique sur le projet de règlement modifiant le plan d'urbanisme sera également organisée conformément aux obligations de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (c. A-19.1).

Calendrier et étape(s) subséquente(s)

- 24 avril 2024 : Comité exécutif - adoption du projet de PDAD du QNH - voir dossier 1237352002;
- 6 mai 2024 : Conseil d'arrondissement - avis de motion et adoption du projet de règlement;
- 15 mai 2024 : Séance d'information publique sur le projet de PDAD;
- Mai à juin 2024 : Consultation publique sur le projet de PDAD;
- Assemblée publique sur le projet de règlement modifiant le PU;
- Automne 2024 : Conseil d'arrondissement - Adoption d'une résolution pour demander au Conseil municipal d'adopter le règlement modificateur et transmission du compte rendu de l'assemblée publique;
- Automne 2024 : Comité exécutif - Approbation du projet de règlement de modification du PU;
- Automne 2024 : Conseil municipal - Avis de motion, adoption du règlement, avec ou sans changement et adoption du PDAD final;
- Publication de l'entrée en vigueur du règlement après examen de l'analyse de conformité (CMQ).

Conformité aux politiques , aux règlements et aux encadrements administratifs

À la suite des vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

Validation

Intervenant et Sens de l'intervention

Autre intervenant et Sens de l'intervention

Parties prenantes

Louis-Henri BOURQUE
Sylvain THÉRIAULT
Hugues BESSETTE

Services

Service de l'urbanisme et de la mobilité
Service de l'habitation
Service de l'urbanisme et de la mobilité

Lecture :

Louis-Henri BOURQUE, 16 novembre 2023
Sylvain THÉRIAULT, 16 novembre 2023

Responsable du dossier

Nicolas LAVOIE
Conseiller en aménagement
Tél. : 514 293-7252
Télécop. :

Endossé par:

Sébastien MANSEAU
Chef division - Urbanisme
Tél. : 514-872-1832
Télécop. :
Date d'endossement : 2023-11-16 14:29:34

Approbation du Directeur de direction

Tél. :

Approuvé le :

Approbation du Directeur de service

Tél. :

Approuvé le :

Numéro de dossier :1236290029

VILLE DE MONTRÉAL
RÈGLEMENT
XX-XLL-XYZ

RÈGLEMENT MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME DE LA VILLE DE MONTRÉAL - SECTEUR DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE DU QUARTIER NAMUR-HIPPODROME

Vu l'article 130.3 de la Charte de la Ville de Montréal (L.R.Q., chapitre C-11.4);

Vu l'article 109 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-19.1);

À l'assemblée du xxxx 2024, le conseil de la Ville de Montréal décrète :

1. La carte 1.1 intitulée “Les secteurs établis, les secteurs à construire et les secteurs à transformer” du chapitre 1 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par l'ajout des aires manquantes du territoire du quartier aux secteurs à transformer, tel qu'illustré à l'annexe 1.

2. La carte 2.4.1 intitulée “Le schéma des secteurs d'emploi” et les illustrations 2.4.1 intitulée “Les secteurs d'affaires et de commerce à densifier en relation avec la création de nouveaux corridors de transport collectif”, 2.4.2 intitulée “Les secteurs d'emplois à réaménager en relation avec les interventions structurantes sur le réseau routier” et 2.4.3 intitulée “Les grands sites industriels désaffectés à mettre en valeur à des fins d'emplois” de l'orientation 4 du chapitre 2 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) sont modifiées par le retrait du front Décarie et de la frange au sud de la rue Jean-Talon Ouest, qui se trouvent à l'intérieur des limites du quartier, du secteur d'emplois, tel qu'illustré à l'annexe 2.

3. L'illustration 2.4.4 intitulée “Les secteurs propices à une transformation à des fins d'activités mixtes” de l'orientation 4 du chapitre 2 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par l'inclusion du front Décarie et de la frange au sud de la rue Jean-Talon Ouest, qui se trouvent à l'intérieur des limites du quartier, dans le nouveau secteur mixte de la couronne du Centre, tel qu'illustré à l'annexe 3.

4. Le troisième moyen de mise en œuvre de l'action 9.2 intitulée “■ Convertir, à des fins d'activités mixtes, des espaces industriels en mutation qui offrent des possibilités intéressantes de remaillage avec le tissu résidentiel” de l'orientation 4 du chapitre 2 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifié par l'ajout, à la suite des mots “le site de l'Hippodrome”, des mots “, des abords de la station de métro Namur”.

5. La carte 3.1.1 intitulée “L'affectation du sol” du chapitre 3 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le remplacement de l'affectation “secteur d'emplois”, aux abords de la station de métro Namur, par l'affectation “activités diversifiées” afin de permettre le développement résidentiel lorsque celui-ci est compatible avec les activités économiques et respecte les balises d'aménagement, notamment quant à la localisation des usages et la mitigation des risques et nuisances associés aux infrastructures autoroutières et ferroviaires, tel qu'illustré à l'annexe 4.

6. La carte 3.1.2 intitulée “La densité de construction” du chapitre 3 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par l'ajout de nouveaux secteurs de densité, afin de permettre une variation des typologies de constructions et d'habitations ainsi que de l'implantation de bâtiments propices à l'intégration de fonctions économiques le long des boulevards Décarie et de la rue Jean-Talon Ouest. Le tout tel qu'illustré à l'annexe 5.

Les caractéristiques des secteurs de densité pour le territoire du quartier sont les suivantes :

1. Victoria (04-T14)
 - Bâti de deux à vingt étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 8,0
2. Décarie (04-T15)
 - Bâti de deux à vingt-quatre étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen ou élevé
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 10,0
3. Clanranald (04-T16)
 - Bâti de deux à seize étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 6,0
4. Hippodrome nord (04-T17)
 - Bâti de deux à quatorze étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 5,0
5. Hippodrome sud (04-T16)
 - Bâti de deux à seize étages hors-sol
 - Taux d'implantation au sol moyen
 - Coefficient d'occupation du sol minimal de 1,0
 - Coefficient d'occupation du sol maximal de 6,0

7. La carte 3.1.3 intitulée “La densité résidentielle” du chapitre 3 de la partie I du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par l’ajout de la zone située au sud de la rue Jean Talon Ouest et à l’est de l’avenue Victoria, à l’intérieur du territoire du quartier, au secteur indiquant un seuil minimal moyen de densité résidentielle de 80 log./ha, tel qu’illustré à l’annexe 6.

8. Les orientations générales du secteur de planification détaillée 4.13 intitulé “Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest” du chapitre 4 de la partie I du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) sont modifiées par le remplacement de la puce “Améliorer l’accessibilité routière au secteur et la desserte en transport collectif” par les mots “Améliorer l’accessibilité au secteur par le transport collectif et en assurer son efficacité”.

9. La balise 7 du secteur de planification détaillée 4.13 intitulé “Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest” du chapitre 4 de la partie I du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le retrait, à la suite du mot “liens”, du mot “routiers”.

10. La balise 12 du secteur de planification détaillée 4.13 intitulé “Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest” du chapitre 4 de la partie I du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le remplacement, à la suite du mot “sécuritaires”, des mots “et élargir” par les mots “, revoir la fonctionnalité de la rue Jean-Talon Ouest et réaménager”.

11. Les cartes intitulées “La synthèse des orientations pan-montréalaises” et “La synthèse des orientations locales” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) sont modifiées par le retrait du secteur d’emplois diversifiés et par l’inclusion aux secteurs mixtes du front Décarie et de la frange au sud de la rue Jean-Talon Ouest, qui se trouvent à l’intérieur des limites du quartier, tel qu’illustré à l’annexe 7.

12. La balise 6 du secteur de planification détaillée 4.4.1 intitulé “Autoroute Décarie” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le remplacement, à la suite du mot “Namur”, des mots “à des fins d’emplois de forte intensité” par les mots “par une intensification et une diversification des activités urbaines”.

13. Les orientations générales du secteur de planification détaillée 4.4.3 intitulé “Namur-Jean-Talon Ouest” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) sont modifiées, à la deuxième puce, par l’ajout, après le mot “déplacements”, des mots “actifs et collectifs” et par l’ajout, après la troisième puce, de la puce “■ Assurer la santé et la sécurité des Montréalaises et des Montréalais à proximité des infrastructures de transport régionales”.

14. La problématique du secteur de planification détaillée 4.4.3 intitulé “Namur-Jean-Talon Ouest” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par l’ajout, après le dernier paragraphe, du paragraphe “Une partie du territoire du quartier Namur-Hippodrome est inclus dans ce secteur de planification détaillée. Le quartier comprend les terrains aux abords de la station de métro Namur, composante importante du secteur, ainsi que le site de l’ancien hippodrome. Celui-ci est de propriété municipale. L’ensemble du territoire du quartier est divisé en cinq unités de voisinage ayant des balises d’aménagement spécifiques.”.

15. La balise 7 du secteur de planification détaillée 4.4.3 intitulé “Namur-Jean-Talon Ouest” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le retrait, à la suite du mot “sécuritaire,”, des mots “de canaliser la circulation de transit et” et par l’ajout, à la suite du mot “valeur”, des mots “et de prioriser les mobilités actives et collectives”.

16. La balise 8 du secteur de planification détaillée 4.4.3 intitulé “Namur-Jean-Talon Ouest” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifiée par le retrait, à la suite du mot “secteur,”, des mots “d’harmoniser la largeur des voies de circulation” et par l’ajout, à la suite du mot “piétons”, des mots “et cyclistes”.

17. Les balises d’aménagement du secteur de planification détaillée 4.4.3 intitulé “Namur-Jean Talon Ouest” du chapitre de l’arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) sont modifiées par l’ajout, à la suite de la balise d’aménagement 10, des balises d’aménagement suivantes :

11. Augmenter la densité de construction, notamment résidentielle, aux abords de la station de métro Namur.
12. Moduler la volumétrie, l’implantation et la hauteur des bâtiments pour assurer une variété de typologies et une diversité du cadre bâti.
13. Réaménager et prolonger, sur le site de l’ancien hippodrome, la rue Jean-Talon Ouest de façon à prioriser les mobilités actives et collectives, assurer la sécurisation de la traversée de l’axe Décarie et augmenter le verdissement.
14. Intégrer des mesures de mitigation (bruit, vibrations et pollution de l’air) dans les aménagements et lors de l’implantation d’usages sensibles à proximité des voies ferrées et de l’autoroute Décarie.
15. Faire place à l’innovation réglementaire afin de bonifier l’offre en matière de logement social abordable et familial, d’améliorer la performance énergétique et environnementale des bâtiments et des aménagements, et d’encourager la réalisation d’aménagements ou d’équipements d’intérêt public, notamment en mobilisant les leviers offerts par le zonage incitatif.

18. Le secteur de planification détaillée 4.4.3 intitulé “Namur-Jean-Talon Ouest” du chapitre de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce de la partie II du Plan d’urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) est modifié par l’ajout, à la suite des balises d’aménagement, de fiches présentant les principales balises d’aménagement pour l’ensemble du territoire et pour chacune des cinq unités de voisinage du quartier, tel que présenté en annexe 8.

ANNEXE 1

EXTRAIT DE LA CARTE 1.1 « LES SECTEURS ÉTABLIS, LES SECTEURS À CONSTRUIRE ET LES SECTEURS À TRANSFORMER »

ANNEXE 2

EXTRAIT DE LA CARTE 2.4.1 “Le schéma des secteurs d’emploi”

EXTRAIT DE L’ILLUSTRATION 2.4.1 “Les secteurs d’affaires et de commerce à densifier en relation avec la création de nouveaux corridors de transport collectif”

EXTRAIT DE L’ILLUSTRATION 2.4.2 “Les secteurs d’emplois à réaménager en relation avec les interventions structurantes sur le réseau routier”

EXTRAIT DE L’ILLUSTRATION 2.4.3 “Les grands sites industriels désaffectés à mettre en valeur à des fins d’emplois”

ANNEXE 3

EXTRAIT DE LA CARTE 2.4.4 “Les secteurs propices à une transformation à des fins d’activités mixtes”

ANNEXE 4

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.1 “L’affectation du sol”

ANNEXE 5

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.2 “La densité de construction”

ANNEXE 6

EXTRAIT DE LA CARTE 3.1.3 “La densité résidentielle”

ANNEXE 7

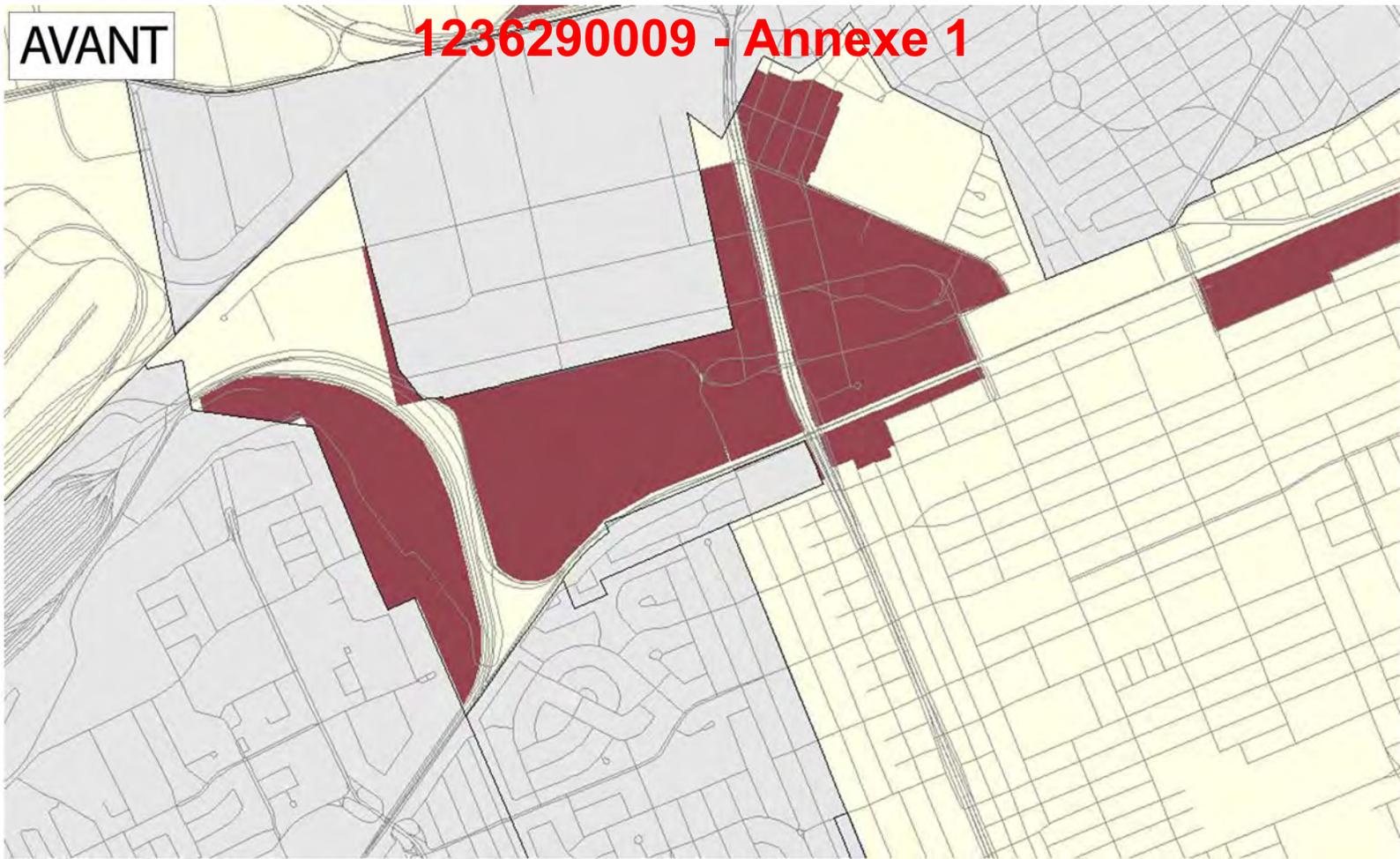
EXTRAIT DE LA CARTE “La synthèse des orientations pan-montréalaises” et “La synthèse des orientations locales”

ANNEXE 8

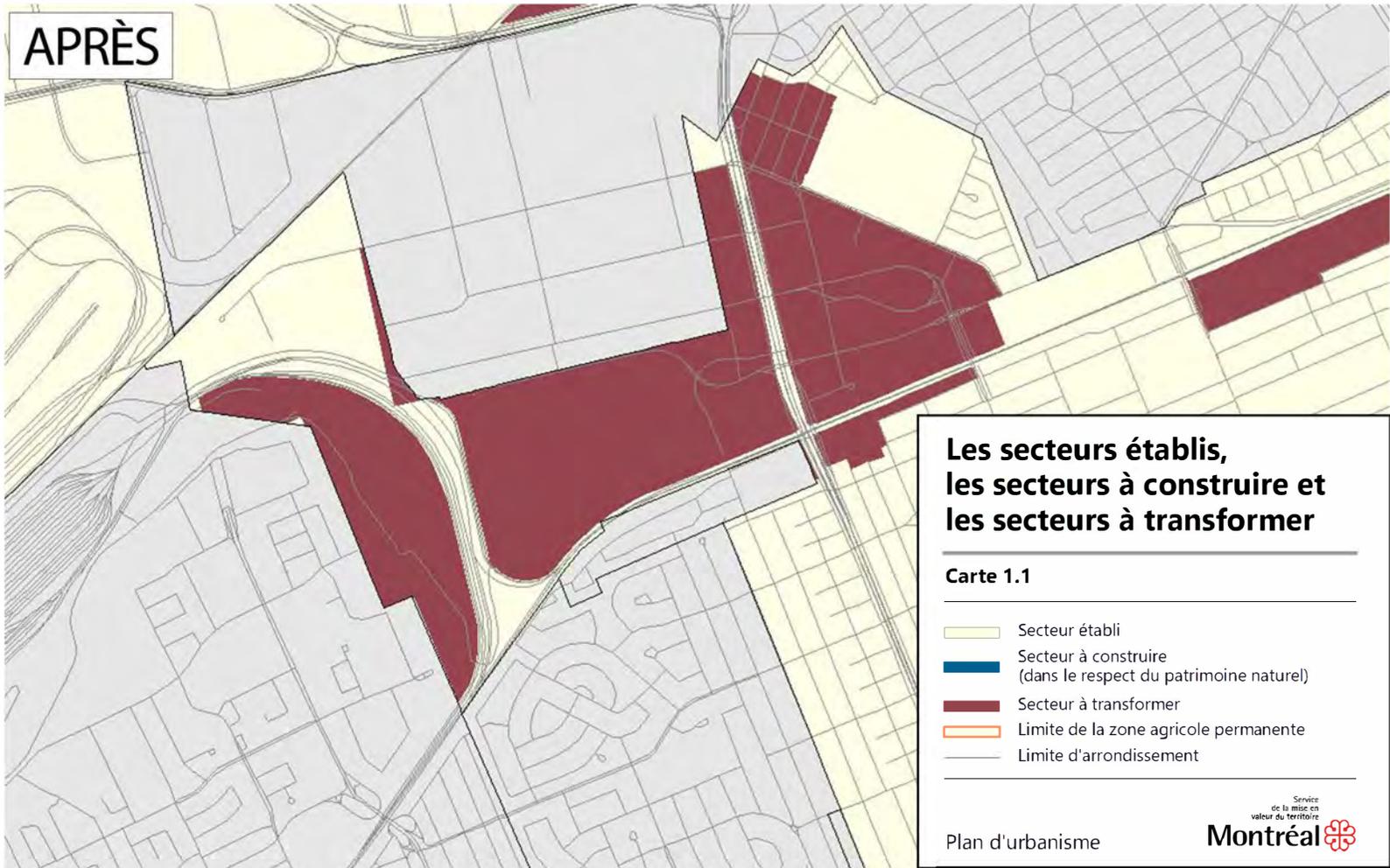
Principales balises d’aménagement

AVANT

1236290009 - Annexe 1



APRÈS



**Les secteurs établis,
les secteurs à construire et
les secteurs à transformer**

Carte 1.1

-  Secteur établi
-  Secteur à construire
(dans le respect du patrimoine naturel)
-  Secteur à transformer
-  Limite de la zone agricole permanente
-  Limite d'arrondissement

AVANT

1236290029 - Annexe 2A



APRÈS

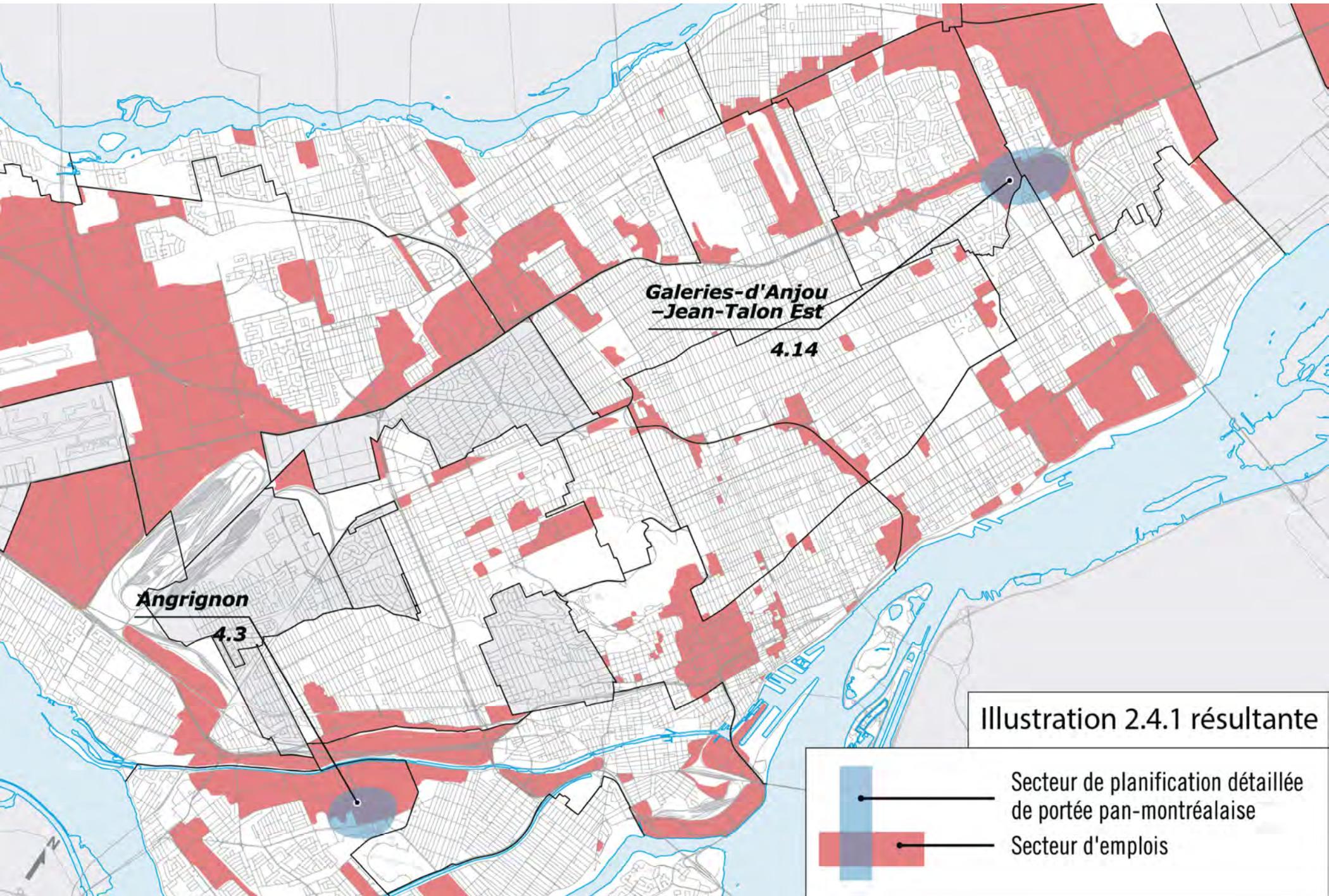


Le schéma des secteurs d'emplois

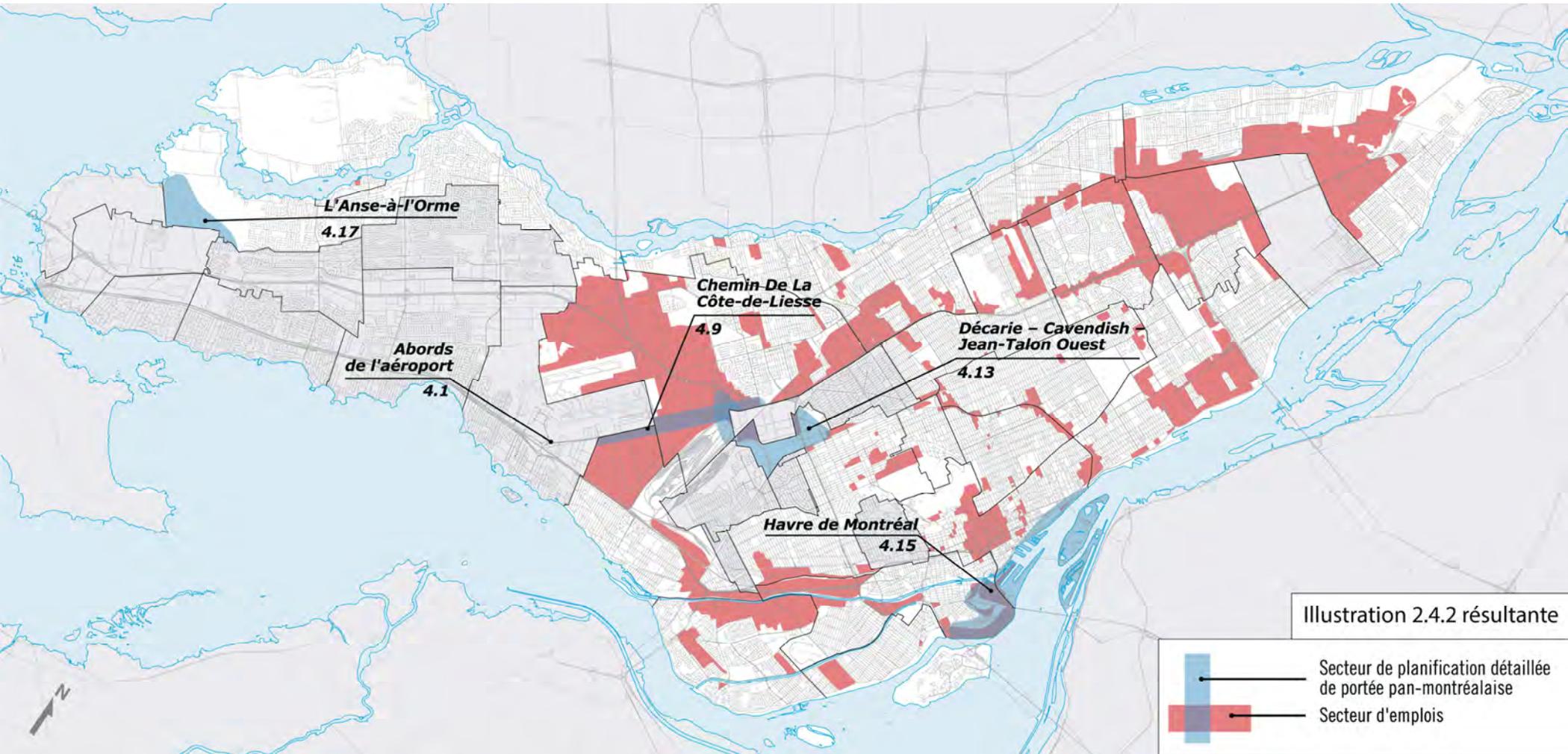
Carte 2.4.1

-  Centre des affaires
-  Secteur d'affaires et de commerce
-  Secteur d'emplois institutionnels
-  Secteur d'entreprises
-  Secteur d'emplois diversifiés
-  Secteur industriel
-  Secteur industriel extensif
-  Limite d'arrondissement

1236290029 - Annexe 2B



1236290029 - Annexe 2C



1236290029 - Annexe 2D

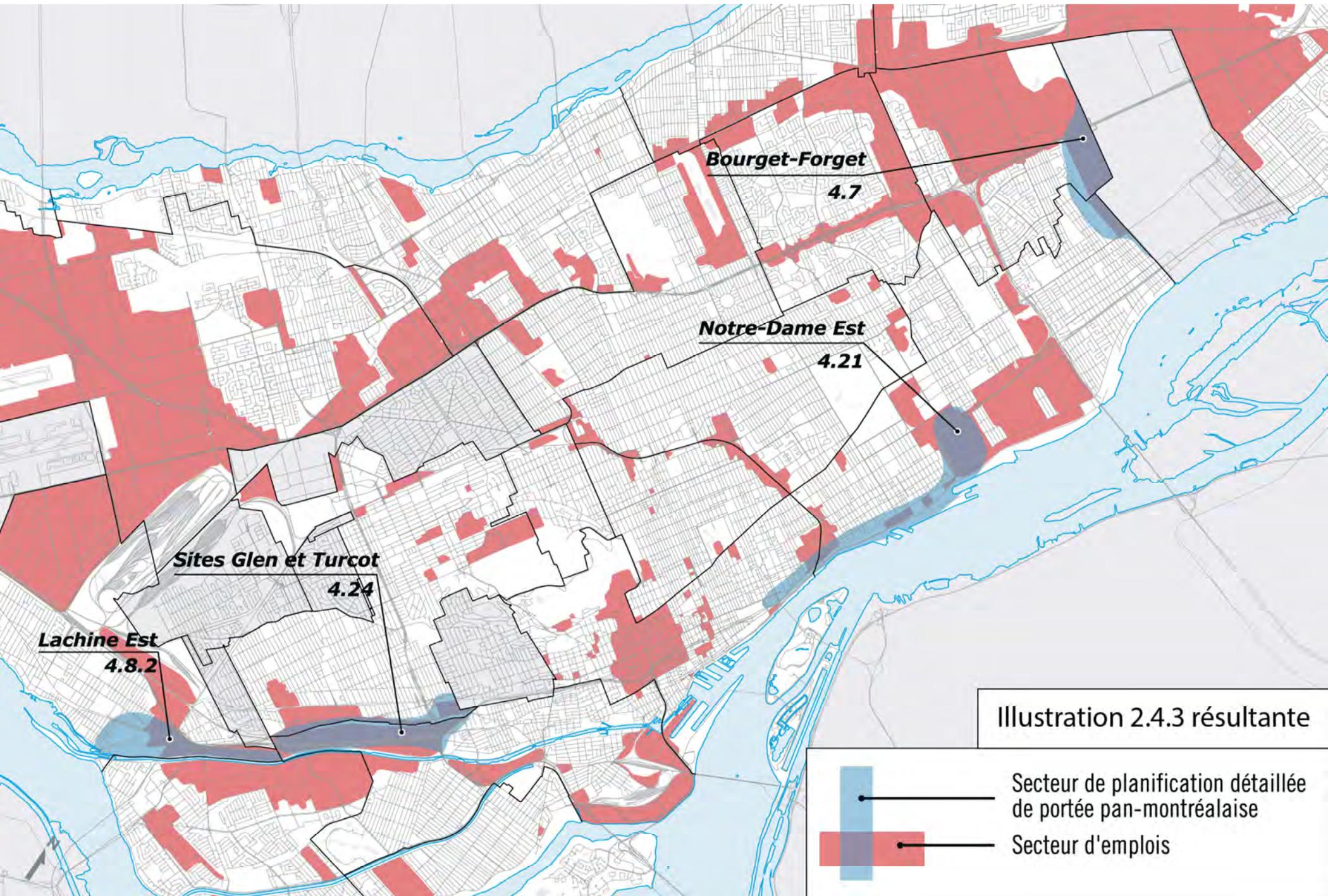


Illustration 2.4.3 résultante

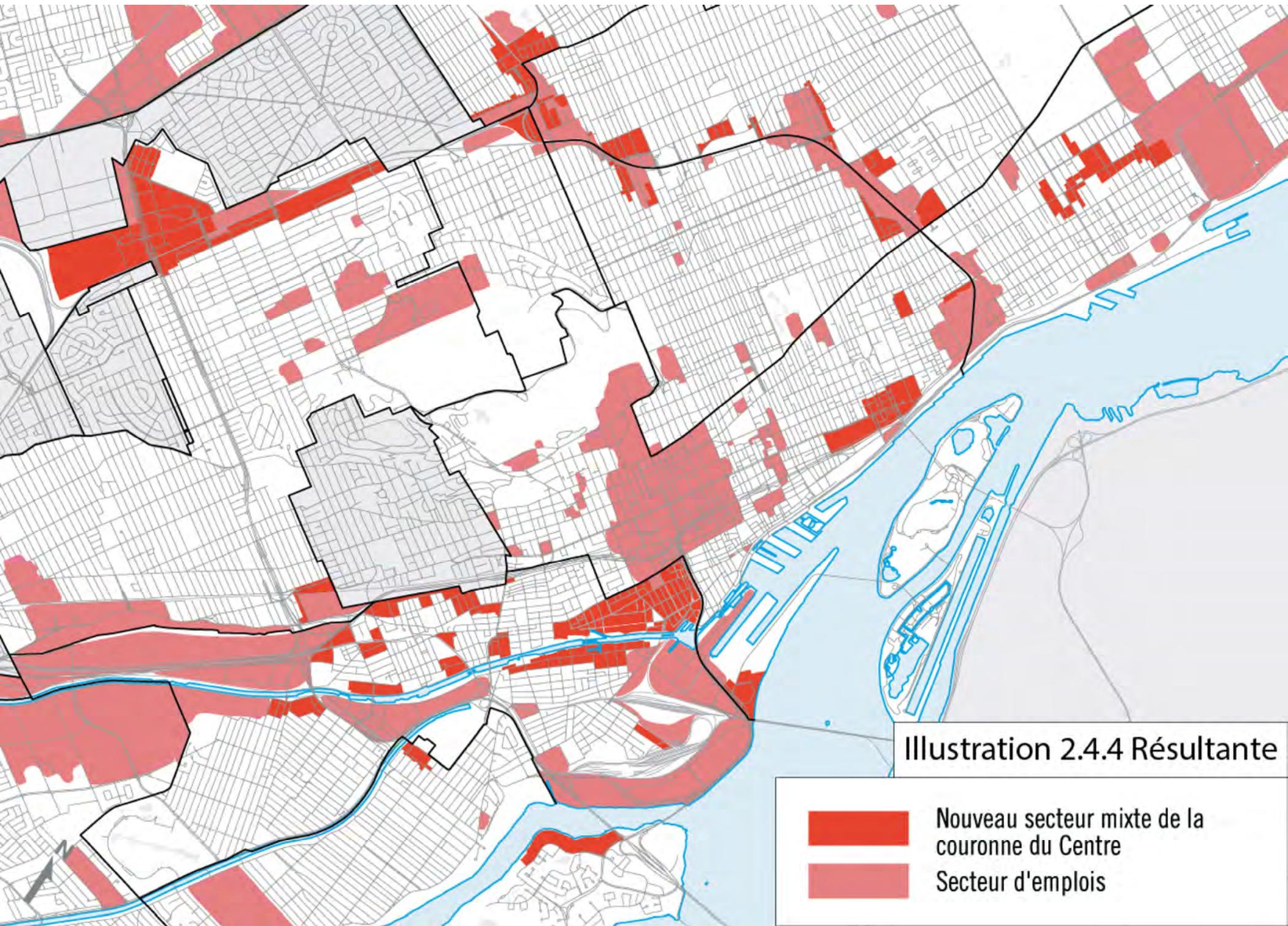


Illustration 2.4.4 Résultante



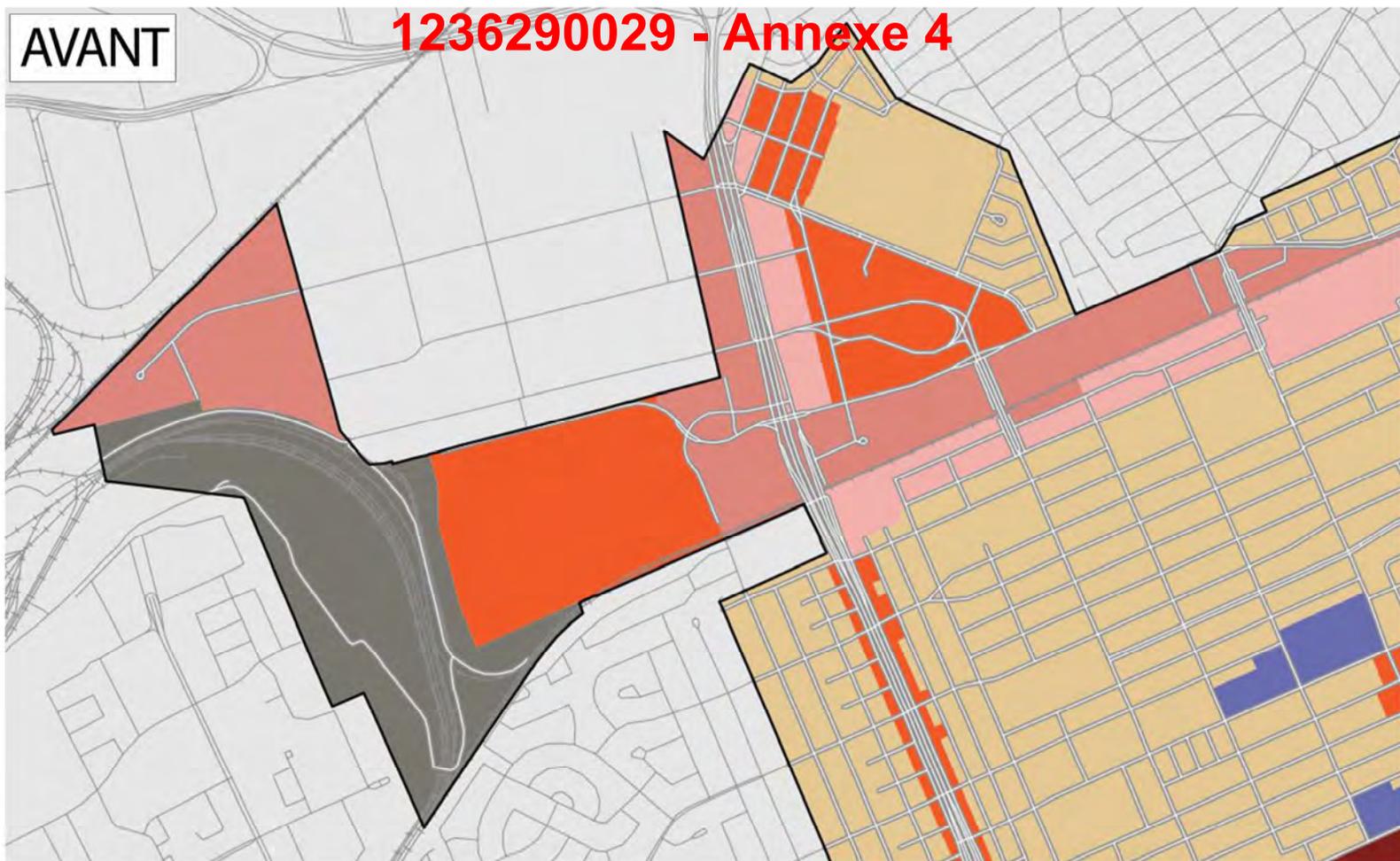
Nouveau secteur mixte de la couronne du Centre



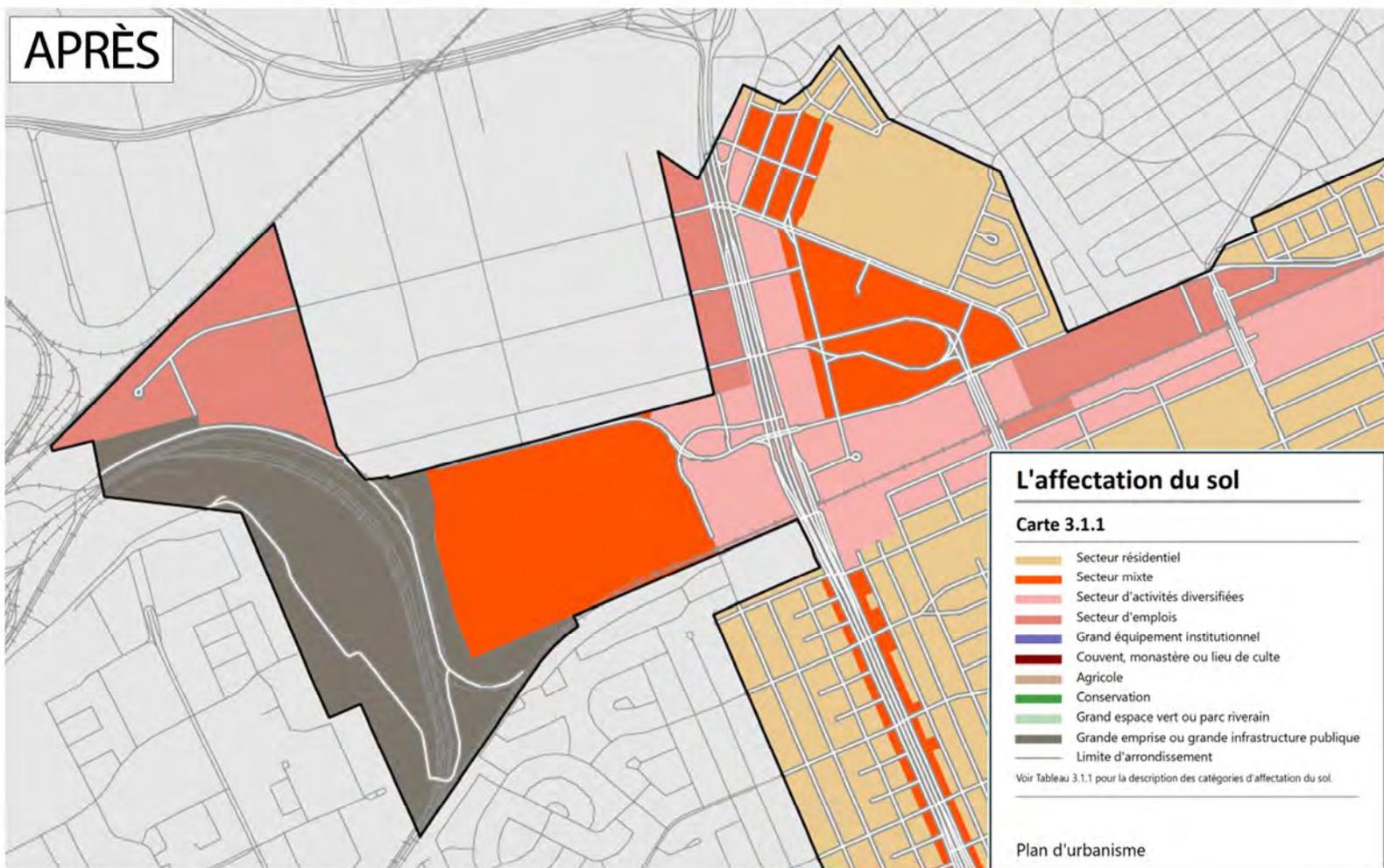
Secteur d'emplois

AVANT

1236290029 - Annexe 4

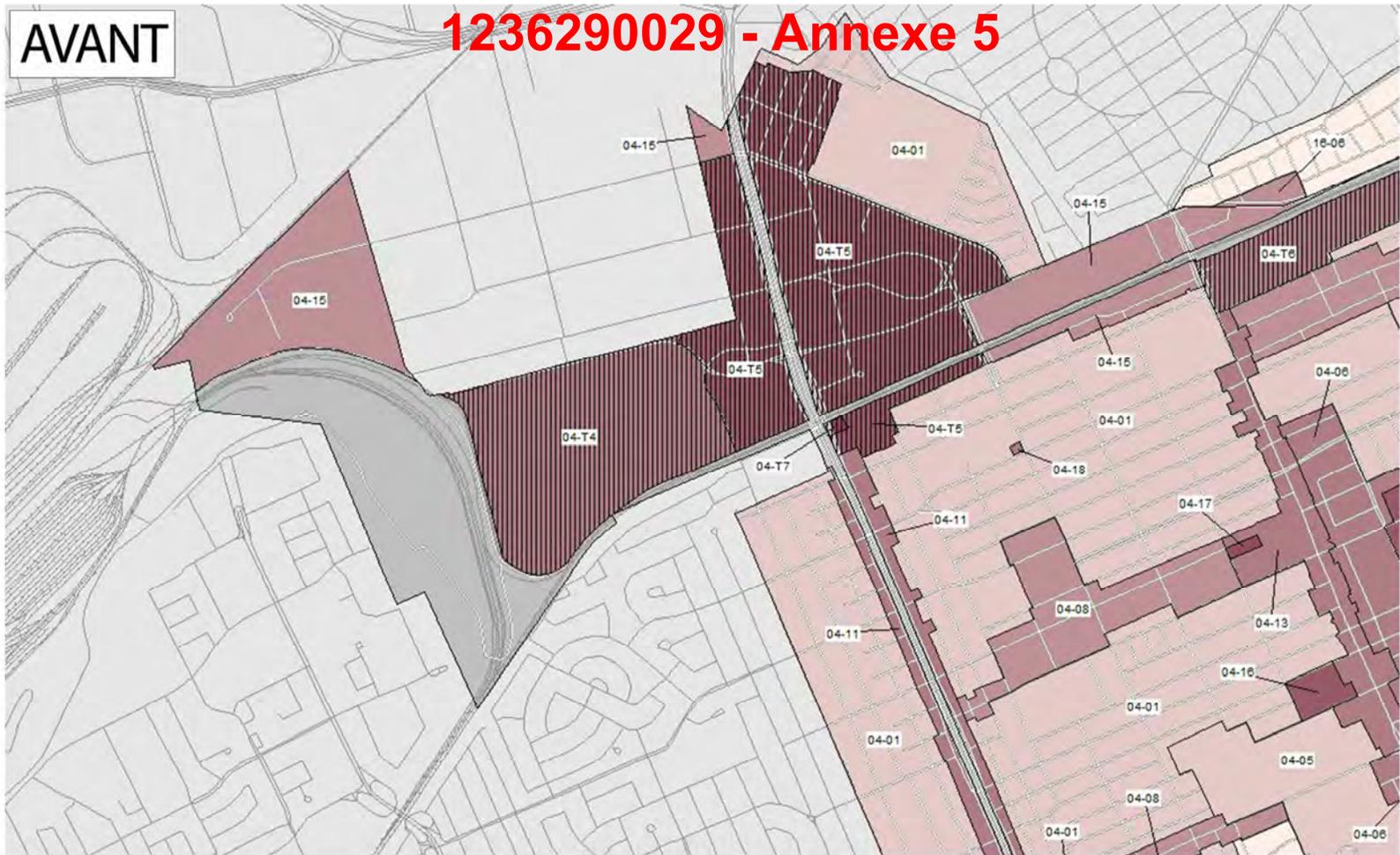


APRÈS

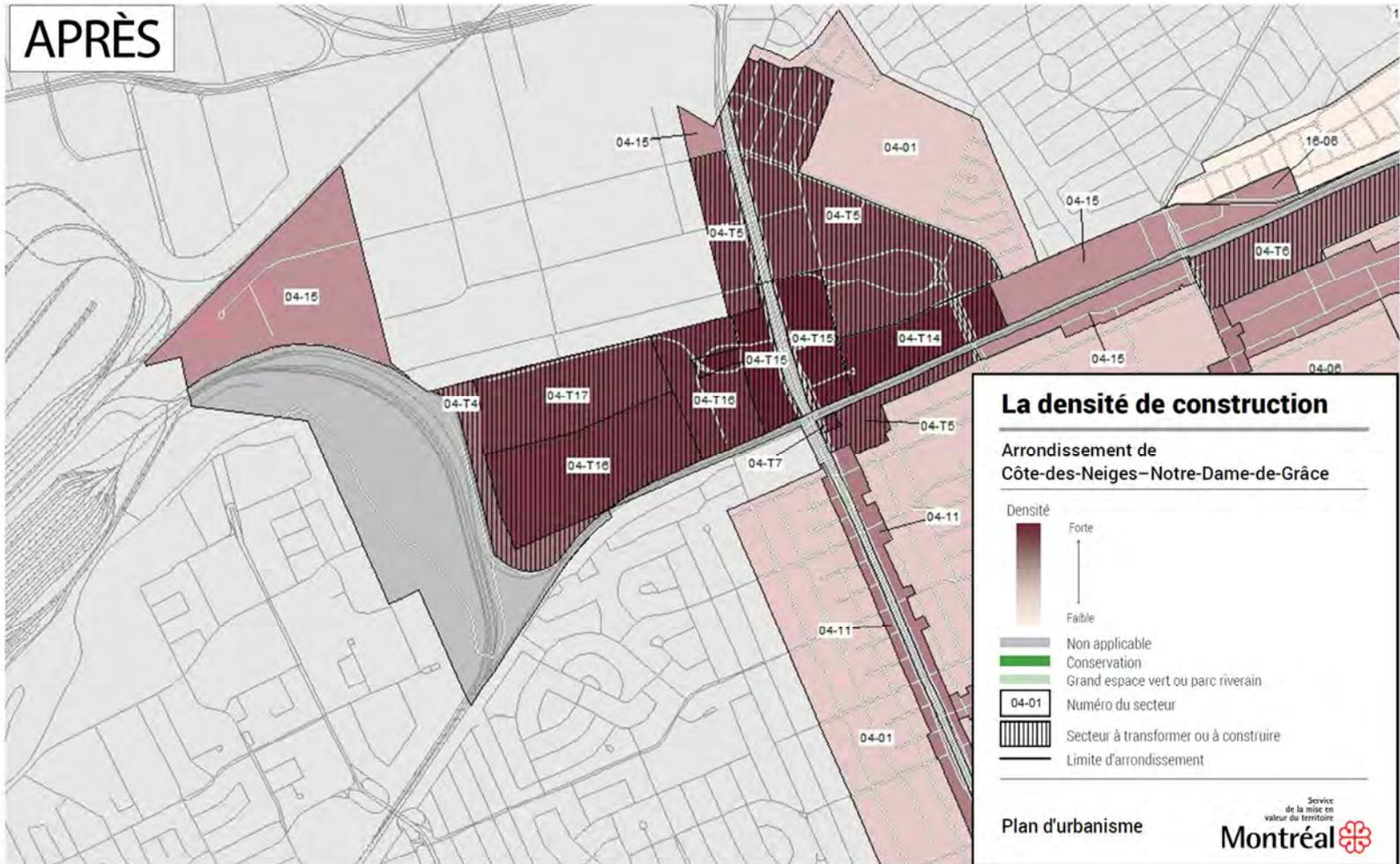


AVANT

1236290029 - Annexe 5



APRÈS

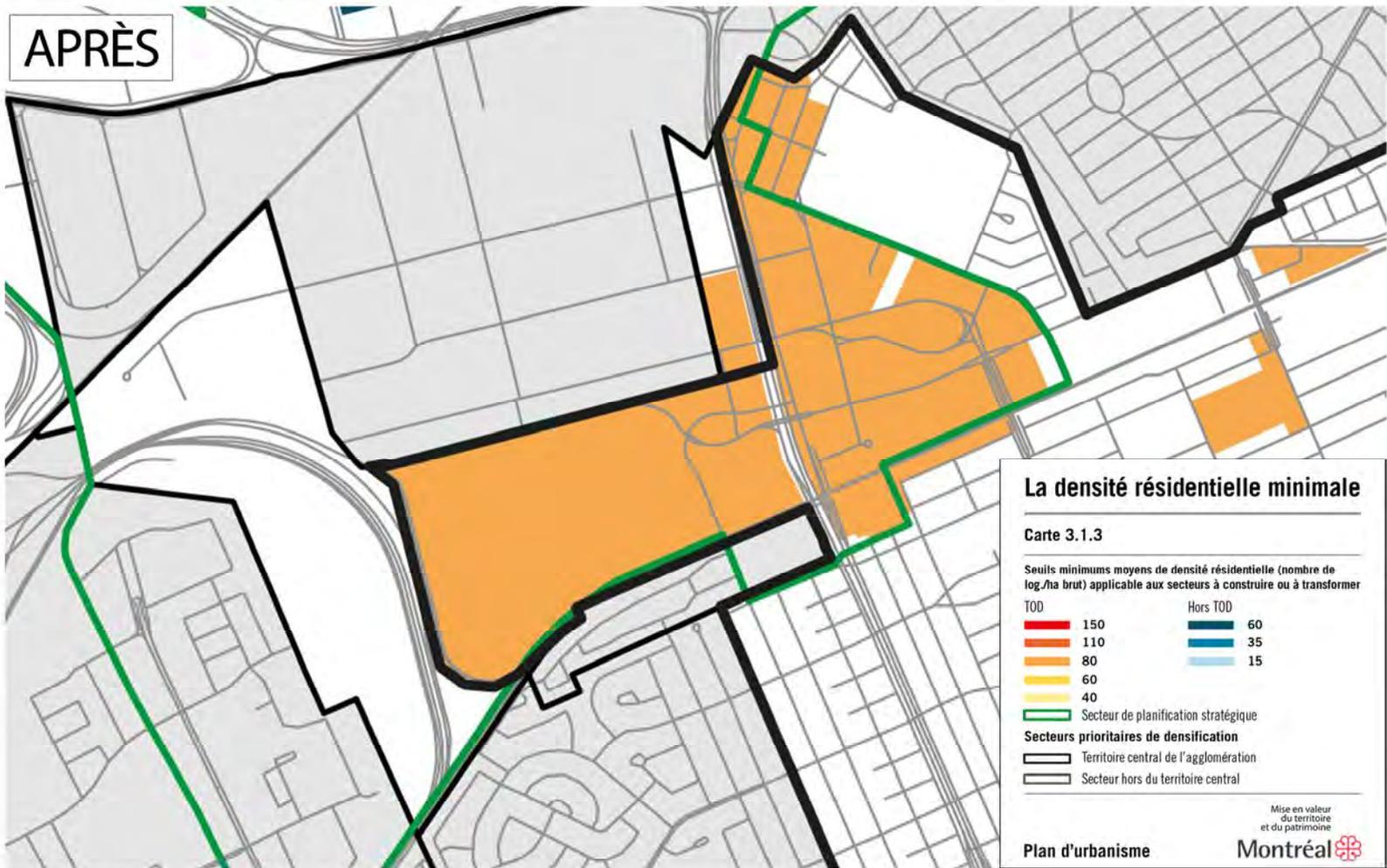


AVANT

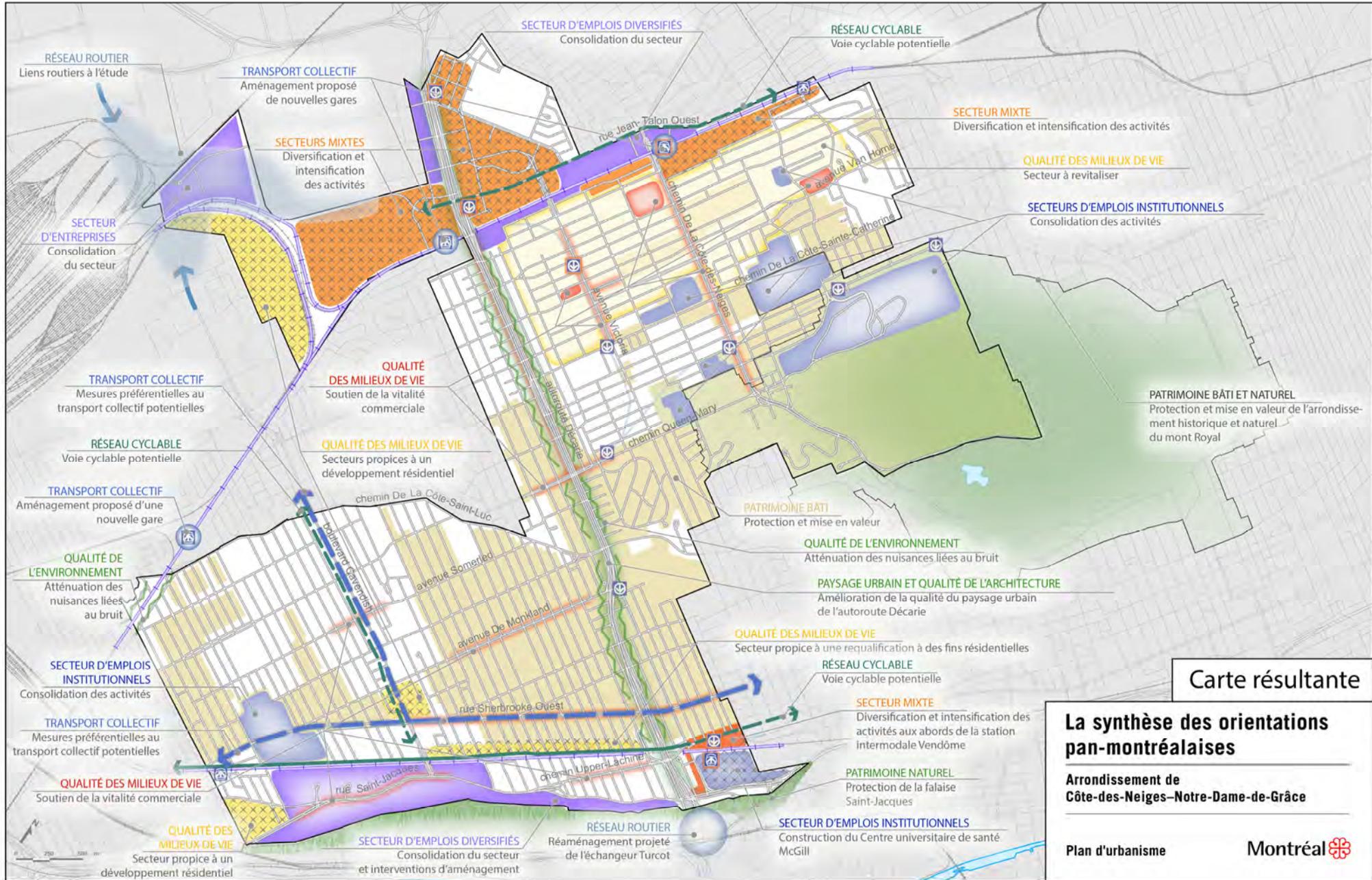
1236290029 - Annexe 6



APRÈS



1236290029 - Annexe 7A



Carte résultante

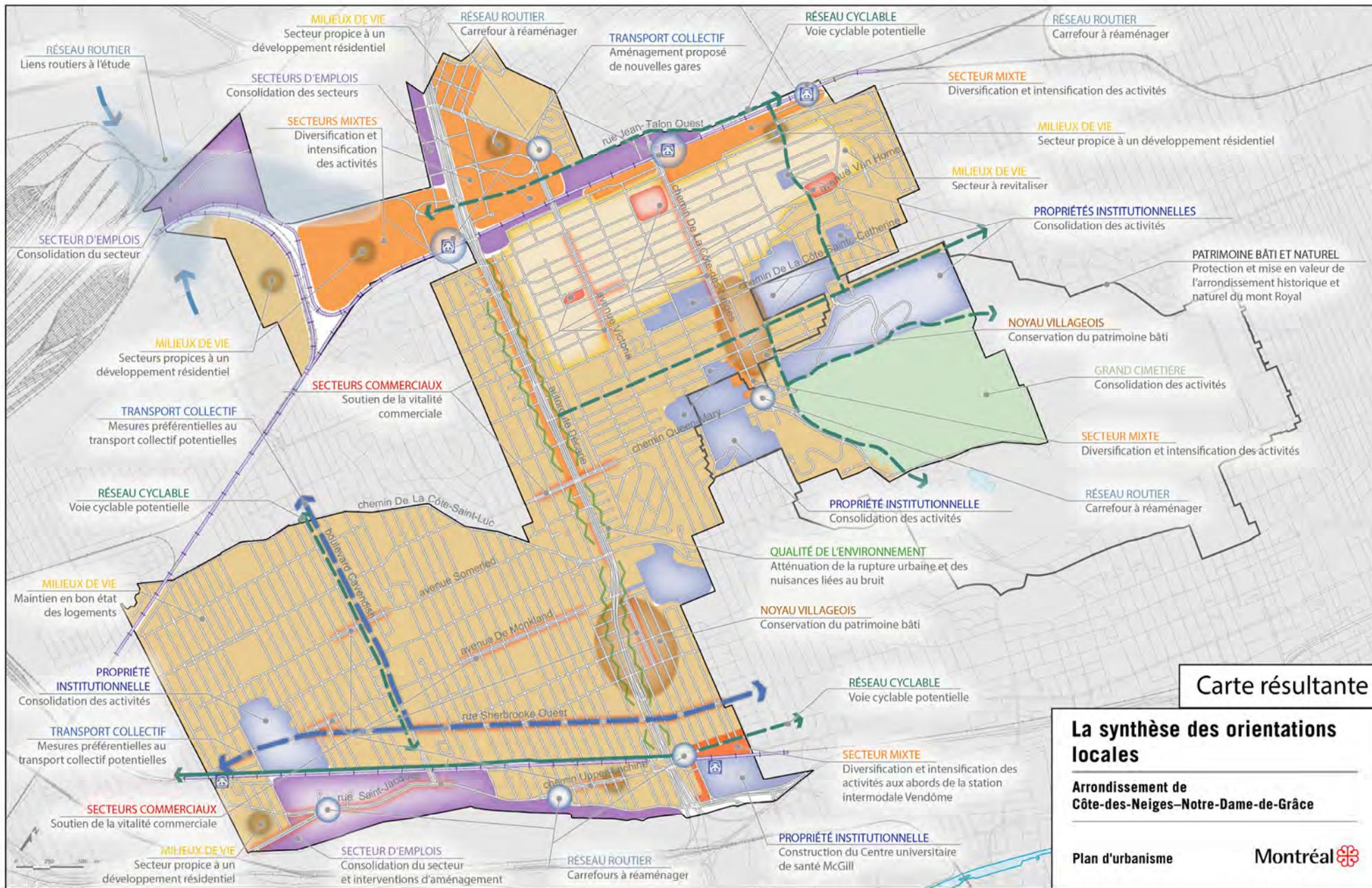
La synthèse des orientations pan-montréalaises

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

Plan d'urbanisme

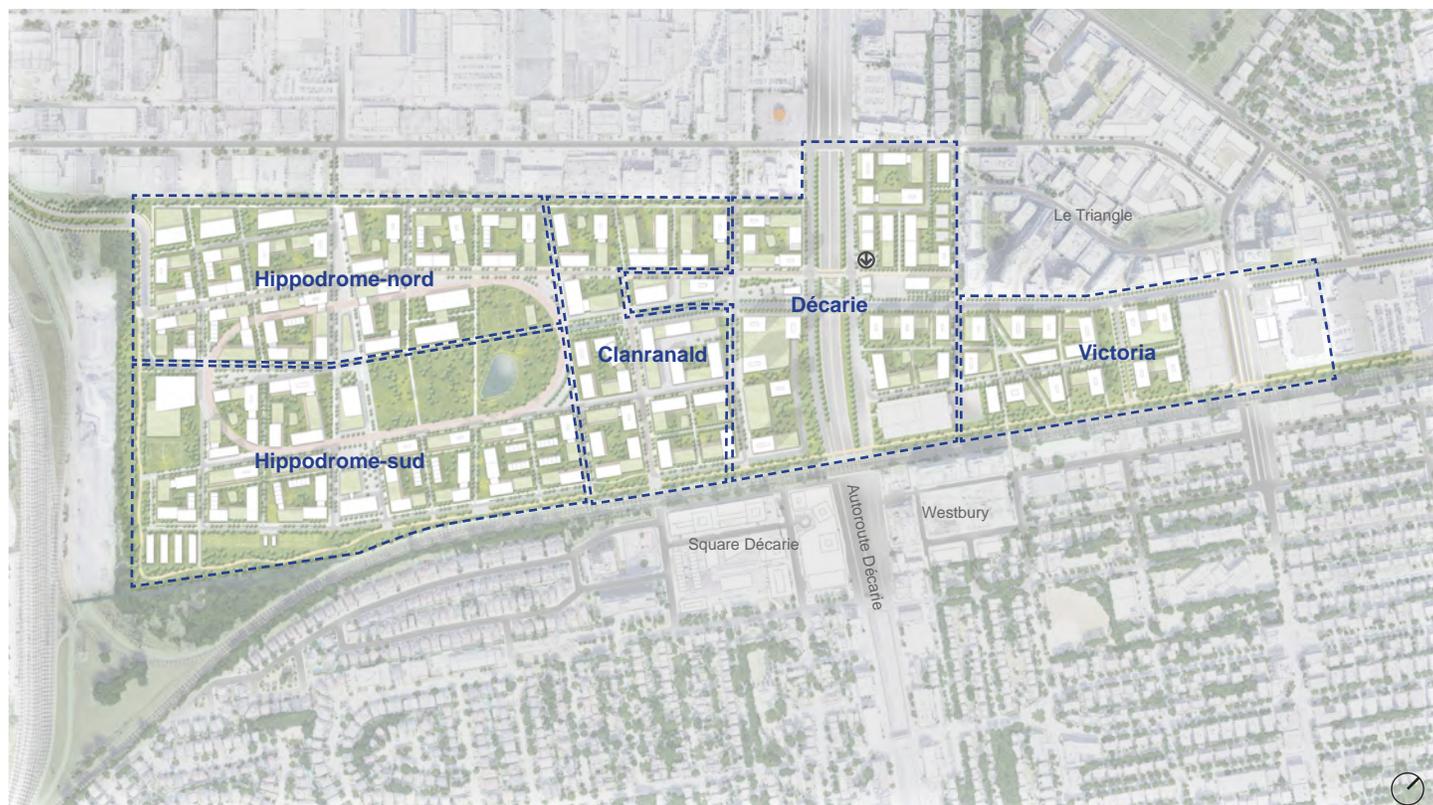
Montréal

1236290029 - Annexe 7B



1236290029 - Annexe 8

Balises d'aménagement applicables à tous les secteurs



1. Assurer une mixité des fonctions urbaines à travers le territoire du quartier.
2. Prévoir des usages résidentiels et assurer leur compatibilité avec les infrastructures ferroviaires et autoroutières.
3. Répartir équitablement les pôles d'équipements collectifs dans chacune des unités de voisinage.
4. Assurer l'animation du quartier en aménageant des rez-de-chaussée actifs sur les boulevards Décarie ainsi que sur les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys, notamment en privilégiant l'implantation de fonctions économiques (non industrielles) et institutionnelles aux rez-de-chaussées (et les encourager aux étages supérieurs) des bâtiments.
5. Affirmer les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys comme colonne vertébrale et principale porte d'entrée du quartier en y assurant une animation ainsi qu'une offre de commerces, de services et d'équipements collectifs.
6. Prévoir un dégagement entre les usages sensibles, l'autoroute et les voies ferrées, et ce, afin de réduire les nuisances et les risques qui y sont associés.
7. Prévoir un retrait des bâtiments sur les lots adjacents au corridor ferroviaire du CP et aménager une zone tampon le long des voies ferrées permettant ainsi de mitiger les nuisances et les risques qui y sont associés.
8. Évaluer la possibilité d'implanter des écrans, des murs antibruit ou des bermes ou tout autre mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes à proximité des voies ferrées.
9. Tirer profit de la présence des voies ferrées pour aménager une ceinture verte (corridor de biodiversité) au pourtour du site et y intégrer un corridor vert.
10. Intégrer des mesures de mitigation, à même la construction des bâtiments, pour limiter les nuisances associées au bruit et aux vibrations à proximité du corridor ferroviaire.
11. Intégrer un axe de transport collectif structurant sur la rue Jean-Talon Ouest, de façon à relier la station Canora du REM, la station de métro Namur et le site de l'ancien hippodrome.
12. Prioriser les modes de déplacement actifs et assurer l'accessibilité au transport collectif par l'aménagement de sentiers, de venelles, de trottoirs et de pistes cyclables depuis l'ensemble du quartier.
13. Prévoir l'aménagement d'un axe de mobilité active adjacent au corridor ferroviaire.
14. Assurer la perméabilité des grands îlots par l'aménagement de liens piétonniers et cyclables en relation avec les voies publiques existantes et futures, et ce, de manière à avoir accès aux commerces et services de proximité en moins de 15 minutes.
15. Améliorer l'accessibilité à la station de métro Namur par la création de liens actifs directs.
16. Limiter fortement la circulation véhiculaire à l'intérieur des milieux de vie, tout en prenant en compte l'accès des véhicules d'urgence, la collecte des matières résiduelles ainsi que certains besoins ponctuels comme des déménagements.

Balises d'aménagement applicables à tous les secteurs (suite)

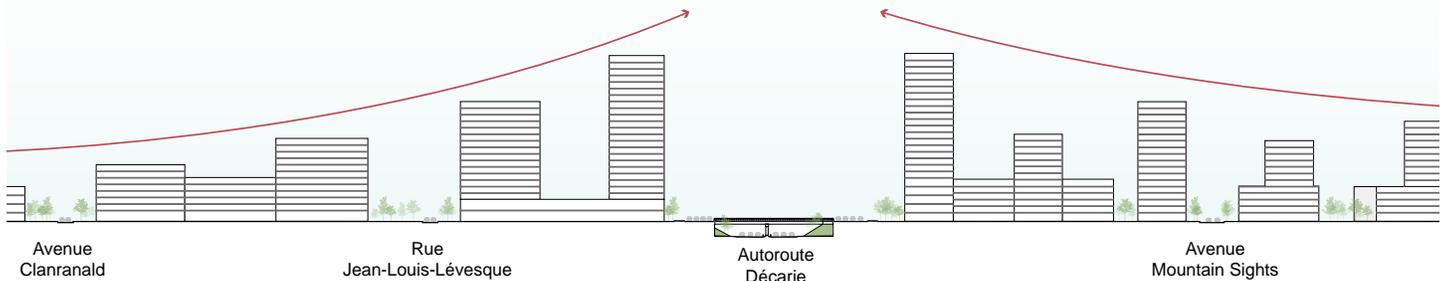


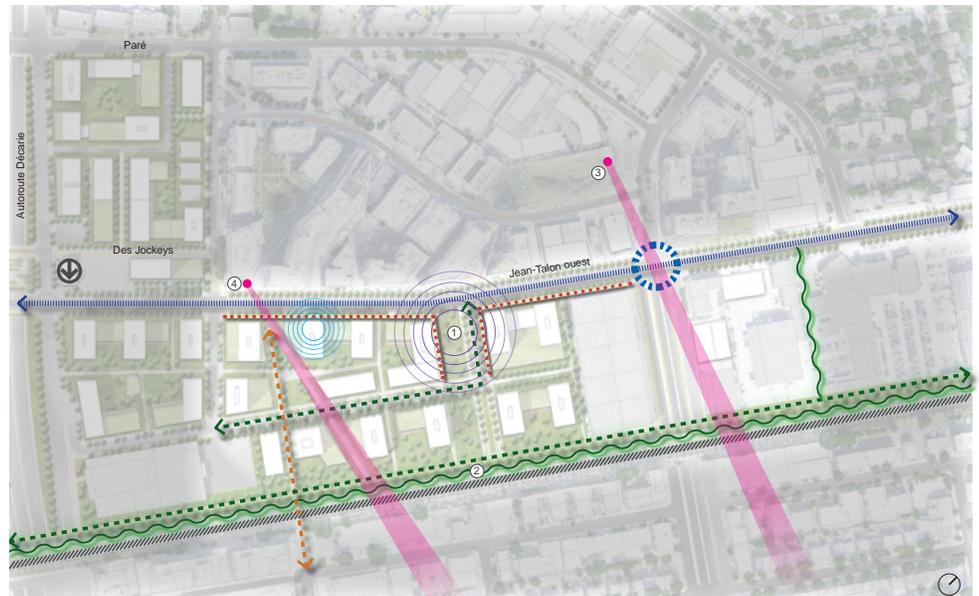
Illustration du principe de l'augmentation de la densité et des hauteurs vers la station de métro Namur, aux abords du corridor Décarie

17. Favoriser le développement de l'autopartage et la mutualisation des espaces de stationnements.
18. Éviter les accès aux stationnements souterrains sur la rue Jean-Talon Ouest et des Jockeys et limiter au maximum le nombre de cases individuelles.
19. Interdire l'aménagement d'aires de stationnement extérieures.
20. Assurer la continuité des corridors de biodiversité Darlington et Saint-Laurent à l'intérieur du quartier, depuis la rue de la Savane jusqu'au boulevard Cavendish, le long des voies ferrées du CP.
21. Favoriser une plantation massive d'arbres et de végétaux le long des voies de circulation, particulièrement la rue Jean-Talon Ouest, à l'intérieur des cours, dans les marges avant et dans les espaces publics.
22. Dégager une marge minimale permettant de maximiser la plantation d'arbres le long de la zone industrielle de la Ville de Mont-Royal et de réduire les nuisances.
23. Intégrer la gestion des eaux pluviales dans les aménagements des rues et des espaces libres en privilégiant des infrastructures vertes, résilientes et innovantes.
24. Maximiser l'utilisation et l'appropriation des toitures par le verdissement afin de contribuer à la rétention des eaux pluviales, l'utilisation à des fins d'agriculture urbaine et l'implantation de serres.
25. Moduler les implantations des bâtiments de façon à maintenir des percées visuelles vers le mont Royal et l'oratoire Saint-Joseph depuis le territoire du quartier.
26. Moduler la volumétrie, l'implantation et la hauteur des bâtiments pour assurer une variété de typologies et une diversité du cadre bâti.
27. Favoriser une augmentation de la densité et une gradation des hauteurs vers la station de métro, tout en maintenant une distance entre les bâtiments de plus grande hauteur.
28. Tirer profit des caractéristiques du site et de son environnement et avoir recours à l'architecture bioclimatique pour minimiser les besoins énergétiques et assurer le confort des occupantes et occupants, et ce, autant à l'intérieur des logements que dans les espaces de vie extérieurs.
29. Minimiser les impacts microclimatiques (vents, ombres, qualité de l'air) sur les constructions et les milieux de vie existants en adaptant les implantations et les hauteurs des bâtiments au contexte dans lequel ils s'incèrent.
30. Limiter les impacts sur les milieux de vie existants lors de la construction de nouveaux bâtiments.
31. Viser une performance écologique des projets en s'appuyant sur les critères d'une certification reconnue.
32. Favoriser la réduction des matières résiduelles et l'économie circulaire.
33. Assurer la mise en place des équipements requis pour le tri et la gestion des matières résiduelles, et ce, de façon équivalente pour les trois voies (ordures, matières recyclables et composte).
34. Prévoir les espaces extérieurs suffisants pour le dépôt et les collectes des matières résiduelles afin d'éviter l'encombrement du domaine public.
35. Veiller à détourner des sites d'enfouissement, à recycler ou à récupérer les matériaux de construction lors de la démolition du cadre bâti existant et la construction des nouveaux bâtiments.
36. Assurer une distinction graduelle entre les espaces publics, libres et privés en évitant le recours aux clôtures et autres barrières physiques
37. Favoriser l'innovation, l'architecture bioclimatique et les matériaux écologiques.
38. Assurer l'accès à une grande variété d'activités sportives (terrains de sport, aires de jeux pour enfants, jeux d'eau et piscines, aires d'entraînement extérieures, pistes cyclables, etc.).

ESPACES PUBLICS

- ① Esplanade centrale
- ② Ceinture verte
- ③ Parc Saidye-Brontman (existant)
- ④ Passage Yolene-Jumelle (existant)

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



Balises d'aménagement

1. Assurer la desserte de l'unité de voisinage par des commerces et des services de proximité.
2. Assurer la desserte de l'unité de voisinage par une offre en équipements collectifs.
3. Revoir la fonctionnalité de la rue Jean-Talon Ouest pour assurer la priorisation des mobilités actives et collectives en intégrant le REV et un axe de transport collectif structurant, notamment un tramway.
4. Désenclaver l'unité de voisinage par la création d'une nouvelle rue apaisée dans le prolongement de la rue Namur.
5. Aménager une nouvelle rue, à mi-îlot, entre les avenues Mountain Sights et Victoria de façon à permettre l'accès à de nouveaux bâtiments ainsi que pour créer une nouvelle intersection favorisant la traversée sécuritaire de la rue Jean-Talon Ouest.
6. Sécuriser les traversées piétonnes à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et l'avenue Victoria.
7. Ajouter un lien au-dessus des voies ferrées dans le prolongement de l'avenue de Westbury vers la station de métro Namur.
8. Aménager un axe de mobilité active adjacent au corridor ferroviaire.
9. Prévoir un lotissement assurant une diversité de typologies et assurant un rythme sur la rue Jean-Talon Ouest en cohérence avec les aménagements du Triangle (éviter les grandes barres pour atténuer l'effet de mur).
10. Assurer un recul des constructions sur la rue Jean-Talon Ouest afin que les cours avant contribuent au dynamisme commercial et à l'animation de la rue, notamment par l'aménagement de terrasses, d'aires de repos ou de verdissement.

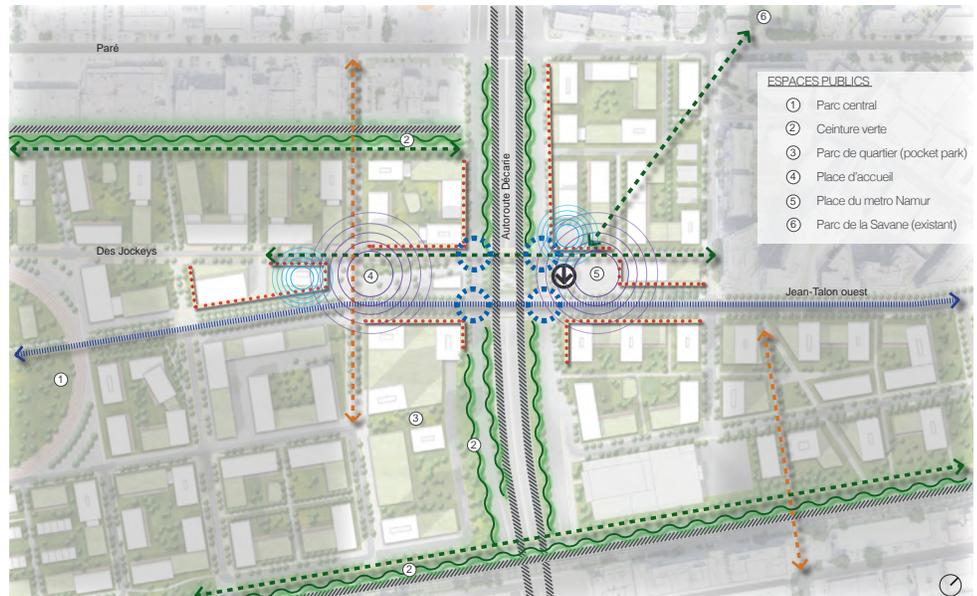
Unité de voisinage Décarie

ESPACES PUBLICS

- ① Parc central
- ② Ceinture verte
- ③ Parc de quartier (pocket park)
- ④ Place d'accueil
- ⑤ Place du metro Namur
- ⑥ Parc de la Savane (existant)

LÉGENDE

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



Balises d'aménagement

1. Assurer l'implantation d'activités économiques (non industrielles) ou institutionnelles dans les premiers étages des bâtiments localisés sur le front Décarie. Un basilaire de 5 étages est fortement encouragé.
2. Permettre des usages résidentiels, notamment aux étages supérieurs, lorsque ceux-ci sont compatibles avec les activités économiques. Pour les parties de bâtiments ayant front sur Décarie, les usages résidentiels sont idéalement aménagés à partir du 6^e étage.
3. Intensifier et diversifier les activités urbaines à proximité de la station de métro Namur en cohérence avec les aménagements de type TOD.
4. Soutenir l'implantation d'entreprises afin de conserver des secteurs d'emplois facilement accessibles par le transport collectif.
5. Implanter un pôle d'équipements collectifs à proximité de la station de métro Namur et de la future place publique, en fonction des opportunités immobilières qui s'offrent à la Ville, et en assurant son accessibilité à pieds et à vélo depuis les milieux de vie à proximité.
6. Créer un pôle d'équipements publics et collectifs sur les îlots centraux (entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys) de manière à les rendre accessibles par les modes de déplacements actifs et collectifs.
7. Privilégier la localisation d'un centre de logistique urbaine à proximité du réseau supérieur.
8. Intégrer des stratégies architecturales et techniques pour atténuer les nuisances (bruits, vibrations et pollution aérienne) en provenance du corridor Décarie.
9. Dégager une marge minimale permettant de maximiser la plantation d'arbres, d'améliorer le confort ainsi que la sécurité des piétonnes et piétons le long des boulevards Décarie permettant de réduire les nuisances.
10. Revoir les aménagements aux abords de la station de métro Namur de façon à créer un seuil d'accueil et prolonger la rue des Jockeys vers l'est.
11. Sécuriser les traversées piétonnes à l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et des boulevards Décarie, notamment par le recouvrement de l'autoroute entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys.
12. Assurer un recul minimal des bâtiments le long des boulevards Décarie afin de les éloigner de la circulation véhiculaire.
13. Développer et maintenir un basilaire le long de la rue Jean-Talon Ouest.
14. Aménager une place publique au coeur de l'unité de voisinage.
15. Implanter un bâtiment phare au coeur de l'entrée du site de l'ancien hippodrome.

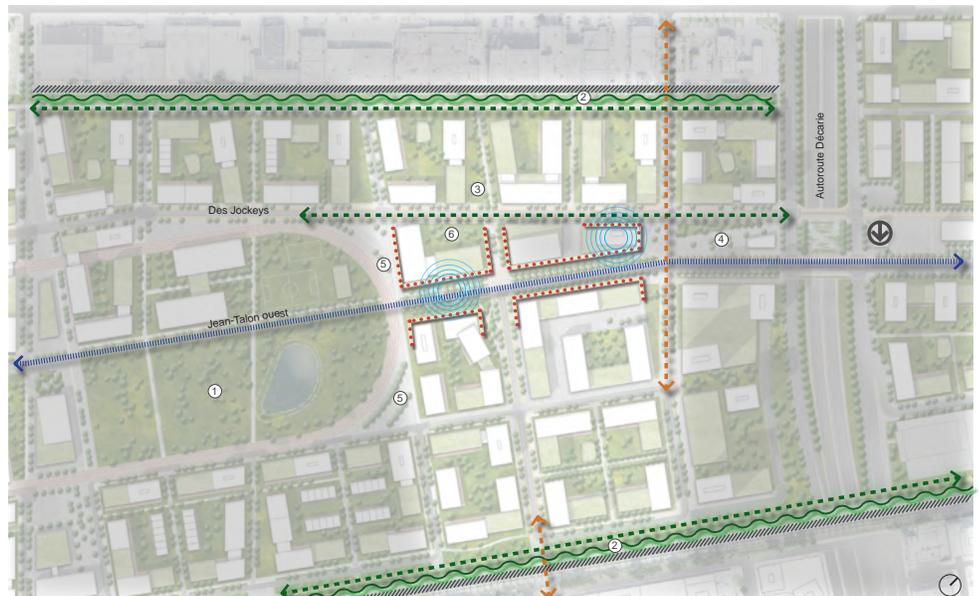
Unité de voisinage Clanranald

ESPACES PUBLICS

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

LÉGENDE

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



Balises d'aménagement

1. Assurer l'implantation d'activités économiques (non industrielles) ou institutionnelles le long de la rue Jean-Talon Ouest de façon à animer le domaine public.
2. Assurer la desserte de l'unité de voisinage par des commerces et des services de proximité.
3. Implanter un pôle d'équipements collectifs à l'entrée du site, le long de la rue Jean-Talon Ouest.
4. Densifier la frange est du site de l'ancien hippodrome, notamment par l'implantation de fonctions résidentielles et d'équipements collectifs.
5. Reconfigurer l'intersection des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys en cohérence avec le redressement et retirer l'accès aux véhicules individuels entre les deux axes.
6. Aménager un axe de mobilité active adjacent au corridor ferroviaire.
7. Désenclaver les méga îlots par la création de nouvelles rues apaisées.
8. Maintenir un basilaire le long de la rue Jean-Talon Ouest afin d'assurer un encadrement de la rue qui participe à un rez-dechaussée actif.
9. Éviter les accès aux stationnements sur les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys
10. Dépersonnaliser l'offre de cases de stationnement et éviter de donner accès au stationnement à même les bâtiments d'habitation.

Unité de voisinage Hippodrome nord

ESPACES PUBLICS

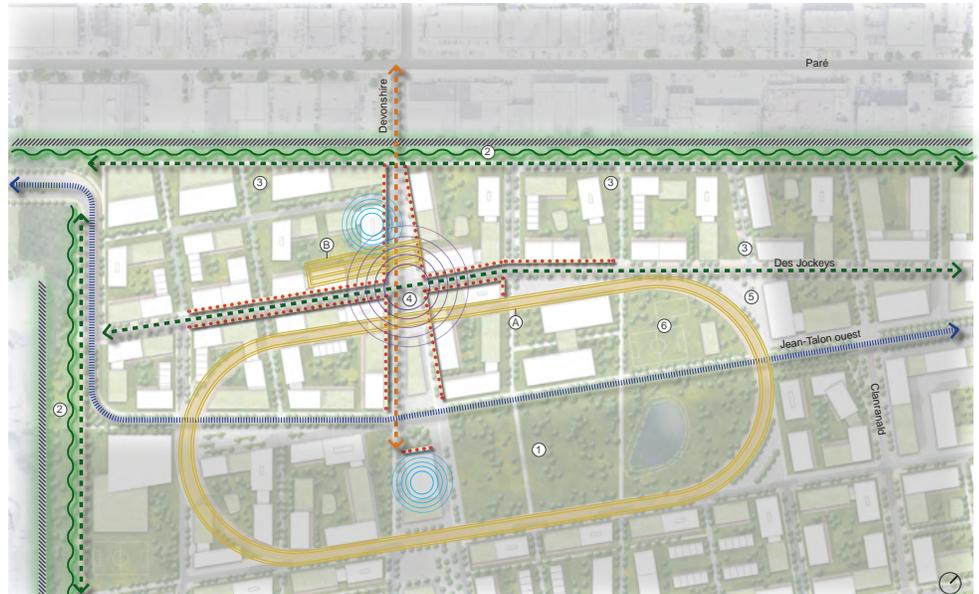
- ① Parc central
- ② Ceinture verte
- ③ Parc de quartier (pocket park)
- ④ Place Devonshire
- ⑤ Esplanade de l'Anneau
- ⑥ Cour d'école

COMPOSANTES IDENTITAIRES

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

LÉGENDE

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



Balises d'aménagement

1. Créer un quartier à échelle humaine en intensifiant les activités, notamment par l'implantation de fonctions résidentielles, de commerces et de services de proximité de manière à créer une vie de quartier dynamique.
2. Implanter les commerces et les services de proximité le long de la rue des Jockeys, à la croisée du chemin Devonshire, de manière à créer un pôle animé.
3. Implanter un pôle de services publics en bordure du secteur industriel de la Ville de Mont-Royal, à l'ouest du chemin Devonshire, notamment par l'implantation d'un centre de réparation et de réemploi.
4. Permettre l'implantation d'un marché public de quartier dans le pôle Devonshire et soutenir une offre alimentaire locale.
5. Autoriser des usages compatibles avec les activités ferroviaires sur les lots adjacents à la cour de triage.
6. Implanter les espaces verts et publics de différentes tailles et accueillants différentes fonctions de façon à créer un réseau.
7. Déployer une nouvelle trame urbaine en hiérarchisant les différents axes et en priorisant les modes actifs et collectifs.
8. Assurer la connectivité de la trame urbaine en cohérence avec la planification du corridor Jean-Talon/Cavendish et en limitant les interconnexions facilitant le transit.
9. Réinterpréter la trace de l'anneau hippique à travers les parcs et espaces publics, les passages, les textures, la végétation et l'implantation des bâtiments.
10. Réinterpréter, notamment par l'architecture des bâtiments et l'aménagement des espaces publics, les gradins de l'estrade de l'ancien hippodrome.

Unité de voisinage Hippodrome sud

ESPACES PUBLICS

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

COMPOSANTES IDENTITAIRES

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

LÉGENDE

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



Balises d'aménagement

1. Assurer la densification de l'unité de voisinage, notamment par l'implantation de fonctions résidentielles.
2. Localiser les équipements publics et collectifs de manière à les rendre accessibles par les modes de déplacements actifs et collectifs.
3. Offrir des locaux de petite taille pour soutenir l'implantation une offre commerciale et communautaire locale.
4. Maintenir des espaces végétalisés et aménager un parc central connecté au réseau d'espaces verts et publics.
5. Assurer la mise en réseau des différents espaces verts et libres (privés et publics) ainsi que leur connectivité avec les réseaux de mobilités actives et collectives.
6. Assurer la conservation et la mise en valeur de l'alignement d'arbres le long de l'anneau hippique.
7. Soutenir le déploiement de l'agriculture urbaine dans l'unité de voisinage, notamment par l'implantation de jardins communautaires et de serres dans la portion sud-ouest du site.
8. Autoriser des usages compatibles avec les activités ferroviaires sur les lots adjacents à la cour de triage.
9. Assurer la perméabilité des îlots par l'aménagement de cheminements actifs à travers ceux-ci, et ce, de manière à avoir accès aux commerces et services de proximité en moins de 15 minutes.
10. Réinterpréter la trace de l'anneau hippique à travers les parcs et espaces publics, les passages, les textures, la végétation et l'implantation des bâtiments.
11. Mettre en valeur le cours d'eau localisé au sud-ouest de l'unité de voisinage ainsi que le bassin de rétention au centre de l'anneau hippique dans le cadre de la stratégie de saine gestion des eaux.
12. Éviter la circulation de transit dans le quartier par l'aménagement de rues locales, de rues habitées et la mise en sens unique de certains axes.
13. Évaluer la possibilité de faire une zone zéro ou faible émission.