

Juin 2016



**BLUE
BONNETS**

Site de l'ancien hippodrome : Blue Bonnets

Orientations de développement issues de la communauté

Rayside Labossière est une firme montréalaise d'architecture et d'urbanisme. Son bureau s'implique bénévolement dans plusieurs quartiers pour soutenir les initiatives communautaires en matière d'urbanisme.

La Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC de CDN) est une table de quartier regroupant près de 50 organismes communautaires. Elle a comme mission de favoriser la solidarité et concertation entre les groupes, dans la perspective d'améliorer les conditions de vie de Côte-des-Neiges, et de lutter contre la pauvreté, la discrimination et toute forme d'exclusion.

Rédaction : Philippe Cossette (Rayside Labossière), Sheetal Pathak et Claire Abraham (Projet Genèse), Jennifer Auchinleck (CDC de CDN).

Mise en page : Philippe Cossette (Rayside Labossière).

TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	1
2	MISE EN CONTEXTE SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE	2
3	LA DÉMARCHE	3
4	RETOUR SUR LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DU FORUM	4
5	PRINCIPES DE BASE	8
6	CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT	10
	6.1 Usage, densité et volumétrie	11
	6.2 Habitation	12
	6.3 Espaces publics et réseau vert	14
	6.4 Les services communautaires	16
	6.5 Transport, déplacement et aménagement des rues	17
	6.6 L'analyse différenciée selon les sexes	22
	6.7 L'accessibilité universelle	23
7	CONCLUSION	22

1. SOMMAIRE

L'ancien Hippodrome de Montréal (Blue Bonnets) est un immense terrain de 43,5 hectares situé dans la partie ouest du quartier Côte-des-Neiges. Depuis plusieurs années, la Ville de Montréal exprime le souhait de transformer l'ancien centre hippique en développement résidentiel complet et novateur. Malgré certains retards, il est attendu que la Ville enclenche une démarche de planification pour l'avenir du site.

Ce document est tiré des conclusions du Forum citoyen du 20 septembre 2014 qui ont été publiées dans un cahier précédent. L'objectif de ce document est de représenter plus concrètement, par un plan d'aménagement populaire, la vision des participantEs pour l'avenir de l'hippodrome. Il s'agit principalement d'un document d'idées qui définit un concept général d'aménagement.

Nous proposons que le site de l'hippodrome soit densément construit, de manière à créer un milieu de vie vivant et dynamique et universellement accessible. Il s'agit également d'une occasion unique de développer des projets de logements sociaux et communautaires correspondant aux besoins des résidentEs actuelLEs de Côte-des-Neiges. À cet effet, la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC de CDN) revendique depuis 2005 la construction de 2 500 logements sociaux sur ce site. Cet élément se retrouve au cœur de la vision proposée ci-dessous.

Le nouveau secteur qui sera développé sur le site de l'hippodrome doit être structuré par une artère centrale qui deviendra la véritable épine dorsale de la vie communautaire et sociale du quartier. Les services de proximité, les commerces et les locaux des organismes communautaires y seront concentrés afin de créer une animation continue de l'espace public.

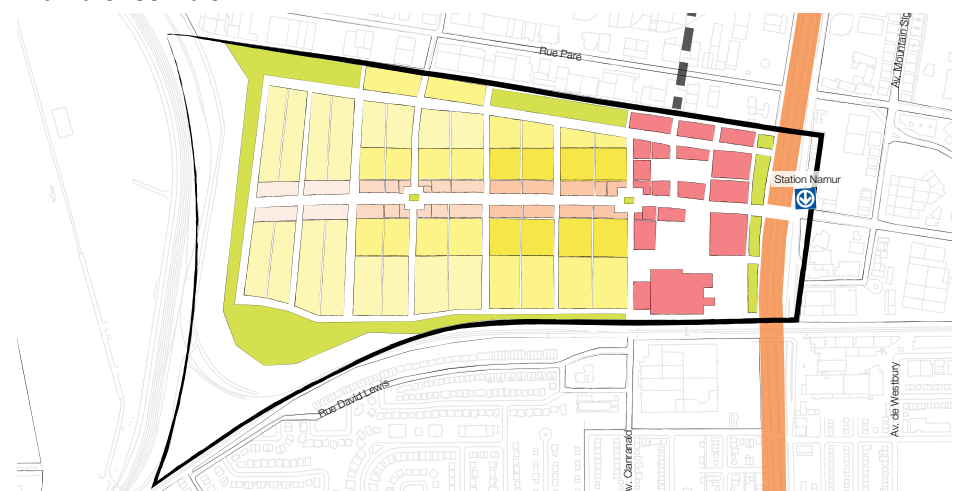
Le développement est aussi appelé à devenir une véritable référence en matière de développement durable. En plus des technologies vertes intégrées à certains bâtiments, de nombreux espaces verts, mis en réseau, contribueraient à créer un milieu de vie de qualité à haute densité. L'aménagement doit aussi être réfléchi pour que les résidentEs

soient encouragéEs à adopter des habitudes de vie qui réduisent leurs empreintes écologiques.

L'analyse différenciée selon le sexe doit être appliquée à toutes les phases du projet. Ceci permettrait de répondre aux besoins différents des hommes et des femmes ainsi que de contribuer à l'égalité entre les genres.

Pour la suite des choses, nous souhaitons que la définition des orientations d'aménagement ainsi que l'ensemble de la démarche de planification soient soumis à un processus de consultation publique. Un comité de suivi composé notamment de représentantEs du milieu communautaire de Côte-des-Neiges doit aussi être mis sur pied pour assurer un suivi tout au long du processus de planification et de la mise en œuvre. De cette manière, la Ville de Montréal pourra être fière de la construction d'un quartier innovant basé sur une démarche à l'avant-garde de l'urbanisme participatif.

Plan d'ensemble



2. MISE EN CONTEXTE SOCIOÉCONOMIQUE

Le quartier Côte-des-Neiges est une communauté diversifiée et dynamique, à caractère unique. Selon les données du recensement et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011, 99 038 personnes résident dans le quartier Côte-des-Neiges. Nous y retrouvons des ménages de tous les âges et tous types : les personnes âgées de 65 ans et plus constituent 13 % de la population, les jeunes de moins de 15 ans comptent pour 16,4 %, et on compte 15 350 familles avec enfants. Parmi les 27 465 enfants qui habitent avec leurs parents, plus de 25 % sont âgés de moins de 6 ans. Plus de 31 % des familles avec enfants sont des familles monoparentales.

Côte-des-Neiges est reconnu comme un quartier d'accueil. Selon les données de 2011, les personnes immigrantes constituent 52,3 % de la population, et plus du tiers de ces nouveaux et nouvelles arrivantEs – 17 200 personnes – est arrivé au cours des cinq dernières années. La population immigrante vient de partout au monde, faisant du quartier un des plus culturellement diversifiés au Canada.

Une forte proportion de la population de Côte-des-Neiges a un niveau de scolarité élevé : 47,4 % de la population âgée de 15 ans et plus détient un diplôme, grade ou certificat universitaire, comparé à 33,8 % pour Montréal.

La pauvreté et l'accès à un logement décent et abordable sont les défis les plus importants pour les résidentEs du quartier. C'est pourquoi le développement du site de l'hippodrome a une telle importance pour nous.

- En 2011, 35 % de la population (33 975 personnes) vivaient sous le seuil de faible revenu après impôts de Statistique Canada. Le revenu moyen après impôts des résidentEs est de 25 131 \$ alors qu'il s'élève à 28 286 \$ à l'échelle de Montréal, et 52,4 % des personnes ont un revenu après impôts de moins de 20 000 \$. Une forte proportion de la population se retrouve en chômage,

et l'intégration économique des personnes d'origine immigrante, dont les qualifications et l'expérience ne sont, trop souvent, pas reconnues, demeure un défi particulièrement important.

- L'accès à un logement abordable et en bon état constitue un défi majeur pour la population, dont 79,3 % sont locataires. Selon la Société canadienne d'hypothèques et logement, un ménage en santé devrait dépenser moins de 30 % de son revenu sur le logement. Pourtant, 45,7 % des ménages locataires de Côte-des-Neiges (15 675 ménages) consacrent 30 % ou plus de leur revenu au loyer, 26,9 % (9 215 ménages) y consacrent 50 % ou plus, et 14,8 % (5 060 ménages) paient 80 % ou plus pour se loger. Beaucoup de locataires sont également aux prises avec des problèmes de salubrité. Le quartier a proportionnellement moins de logements sociaux que d'autres, et la liste d'attente pour un logement social HLM dans l'arrondissement est de 2 505 ménages (septembre 2014). Les grands logements pour familles à prix abordable sont particulièrement difficiles à trouver.

Il existe une vie communautaire extrêmement dynamique dans Côte-des-Neiges. Par leur implication dans des organismes communautaires et en tant qu'individus, les résidentEs de Côte-des-Neiges font d'importants efforts afin d'améliorer leurs conditions de vie et jouent un rôle actif dans la vie sociale et démocratique du quartier.

Sources : Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada (2011) dans Portrait statistique : La population du territoire de l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce et commande spéciale du FRAPRU; Office municipal d'habitation de Montréal.

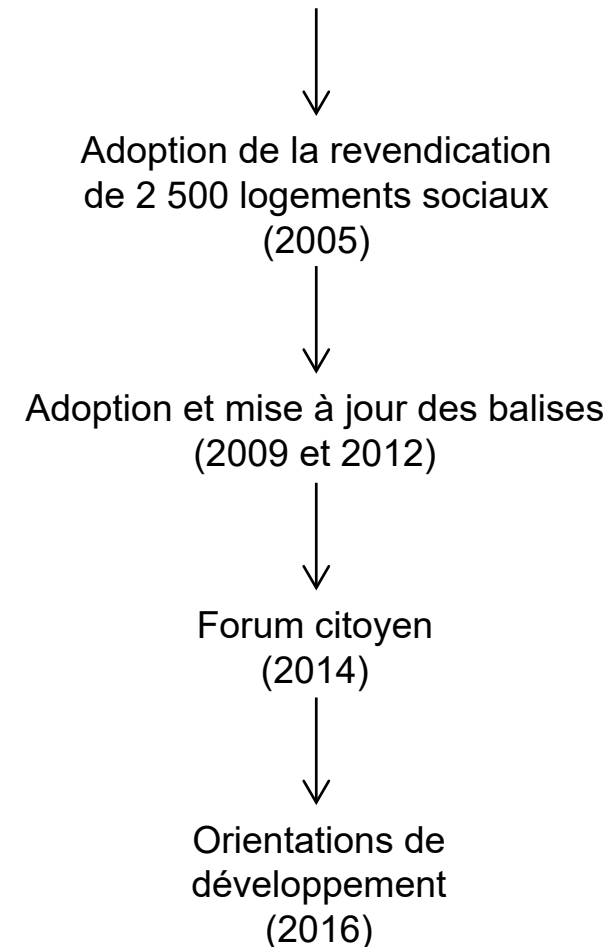
3. LA DÉMARCHE

La proposition présentée par ce document est issue d'un long processus de concertation entre les citoyenNEs et les organismes du quartier Côte-des-Neiges. Depuis plus de vingt ans, les groupes communautaires et les résidentEs mènent des actions diverses pour le développement du logement social et communautaire sur le site de l'ancien hippodrome. En 2005, la CDC de CDN a adopté une revendication pour la construction de 2 500 logements sociaux sur le site. Quatre ans plus tard, elle adoptait des balises pour que l'aménagement du site réponde aux besoins des résidentEs du quartier. Ces balises, qui touchent différents enjeux, dont le logement, le développement économique, les services de proximité, le développement durable et l'analyse différenciée selon les sexes, ont par la suite été mises à jour à l'automne 2012.

En septembre 2014, un forum citoyen intitulé « Blue Bonnets : de la vision à la réalité » a rassemblé plus de 175 personnes. Plus du deux tiers des participantEs étaient des résidentEs du quartier et 37 organismes communautaires et institutions étaient représentés. Cet événement avait pour objectif de concrétiser la vision d'avenir pour le site et d'alimenter un plan d'aménagement. Préalablement au Forum, une vingtaine d'ateliers, rejoignant plus de 400 personnes, ont été tenus dans les organismes du quartier dans le but de sonder la population et de les inclure dans la démarche. Les discussions tenues lors du forum ont ensuite été reprises dans un document synthèse qui propose plusieurs recommandations. Les orientations de développement, qui sont l'objet du présent document, ont été élaborées à partir de ces conclusions.

Mentionnons que le niveau de précision représente un défi de taille de ce type d'exercice. En effet, le plan doit être représentatif des idées émises sans entrer dans le fin détail et illustrer, par exemple, l'emprise exacte des bâtiments. Ces précisions devront faire l'objet d'un travail subséquent, réalisé en collaboration avec la Ville et les futurs professionnels de l'aménagement.

Mobilisations des résidentEs et des groupes pour
du logement social sur le site (depuis 1991)



Photos du forum du 20 septembre 2014



4. RETOUR SUR LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DU FORUM

Cette section reprend les recommandations qui ont été émises suite au forum citoyen du 20 septembre 2014. Pour un résumé complet des discussions et du déroulement du forum, vous pouvez consulter le document intitulé « Compte rendu du forum citoyen sur l'avenir du site de l'hippodrome » qui est notamment disponible sur le site internet de la CDC de CDN.

Les recommandations issues du forum se situent à trois niveaux :

- Des grands principes pour le développement, qui visent à établir des orientations générales ;
- Des recommandations liées à la planification, notamment l'élaboration de stratégies ;
- Des recommandations spécifiques liées à l'aménagement, qui permettent de concrétiser la vision collective de ce secteur.

4.1 GRANDS PRINCIPES

- Une planification contrôlée : Planifier le site dans son ensemble et non de manière morcelée.
- Une réponse aux besoins locaux : Assurer que le développement du site contribue à l'amélioration des conditions de vie de la population résidente de Côte-des-Neiges, notamment par l'intégration de 2 500 logements sociaux.
- Un développement fortement inclusif : Accueillir une diversité de profils sociodémographiques (familles, aînéEs, jeunes, etc.), des

personnes d'origines et d'orientations diverses et des ménages aux tranches de revenu variés. Inclure différents types de logements (social, locatif, propriété).

- Développer le site dans la perspective de développement durable et prioriser un mode de vie sain et écologique.
- Intégrer les principes de l'accessibilité universelle à tous les aspects du projet.
- Intégrer une approche d'Analyse différenciée selon le sexe (ADS) à toutes les phases du projet.
- Encourager un développement économique qui assure une gamme complète de services et qui apporte une réponse aux besoins des résidentEs du quartier.
- Favoriser l'appartenance à la communauté et la qualité de vie des résidentEs.

4.2 RECOMMANDATIONS POUR LA PLANIFICATION

- 1) Mettre en place une structure ou une société publique pour planifier et contrôler le développement du site. Assurer la participation d'une diversité d'acteurs, dont le milieu communautaire, à toutes les étapes du processus de planification.
- 2) Élaborer une stratégie de développement résidentiel comprenant :
 - Le développement de 2 500 logements sociaux qui répondent à divers besoins ;
 - La mise en réserve de terrains pour le logement social et communautaire dès le début du processus de planification ;
 - Un plan de financement des logements sociaux et communautaires et contrôle de la spéculation immobilière ;
 - Un processus pour explorer la pertinence et la faisabilité d'une fiducie foncière pour une partie du site, dans le but de contrôler

la spéculation ;

- Un processus pour explorer et mettre en œuvre des solutions innovantes en matière de logement abordable, dont divers modèles favorisant l'accès à la propriété des ménages ayant un revenu faible ou moyen.

3) Élaborer une stratégie de développement économique comprenant :

- L'inclusion d'une gamme complète de services (voir liste de la section 2.4) ;
- L'inclusion de commerces et d'activités économiques au nord du site, près de la voie ferrée ou près de l'entrée du site, dans la mesure où ces activités ne compromettent pas le nombre de logements et ne nuisent pas à la qualité de vie des résidentEs ;
- Des mesures pour encourager les initiatives d'économie sociale ;
- La régulation des prix des baux commerciaux de l'artère commerciale ;
- Une politique d'embauche locale avec un volet d'intégration des personnes immigrantes et des jeunes.

4) Élaborer une stratégie de développement durable comprenant :

- Du transport collectif et actif pour circuler à l'intérieur du site et accéder au site ;
- L'intégration du concept d'agriculture urbaine à la démarche de planification.

4.3 RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DU SITE

- 1) Assurer une diversité de types d'immeubles résidentiels qui permettent une haute densité sans compromettre la qualité de vie :
 - Planifier des maisons de ville de haute densité : duplex, triplex

ou des immeubles à logement de six étages et moins ;

- Privilégier des immeubles à plus haute densité près de la station de métro Namur et à proximité des services pour les aînéEs ;
- Permettre l'inclusion d'un certain nombre de commerces compatibles qui entraînent peu de nuisances pour les résidentEs ;
- Distribuer uniformément sur le site les immeubles de logements sociaux.

2) Favoriser la recherche et l'innovation en matière de logement :

- Intégrer une architecture qui favorise la socialisation, l'intégration et l'entraide ;
- Développer des projets de logements intergénérationnels ;
- Développer des projets qui permettront aux personnes âgées de demeurer autonomes le plus longtemps possible ;
- Intégrer un très grand nombre de logements universellement accessibles ;
- Intégrer des mesures de sécurité aux immeubles résidentiels.

3) Aménager une artère commerciale locale à taille humaine :

- Penser l'aménagement de commerces pour entraîner une circulation piétonnière et de l'achalandage à différents moments de la journée ;
- S'assurer que l'artère commerciale soit facile d'accès par transport en commun, bien éclairée et universellement accessible.

4) Assurer un aménagement qui favorise le développement durable et un mode de vie sain :

- Recouvrir l'autoroute Décarie pour mieux connecter le site de

l'hippodrome au métro Namur ;

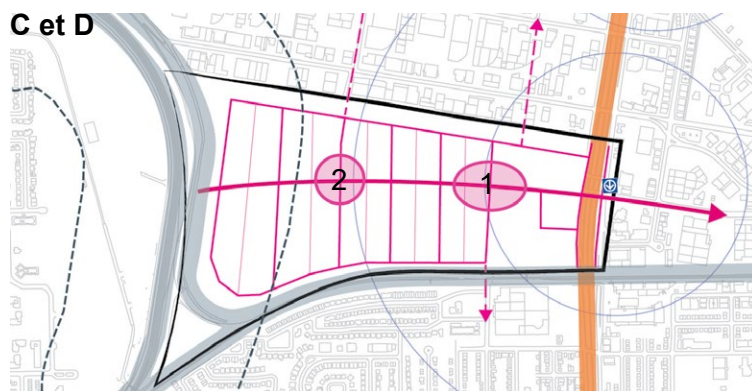
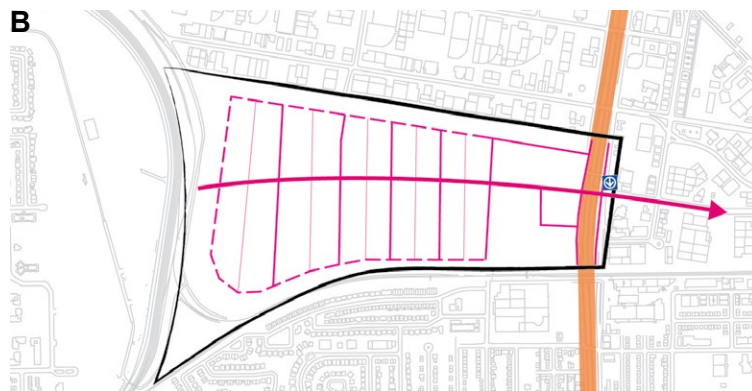
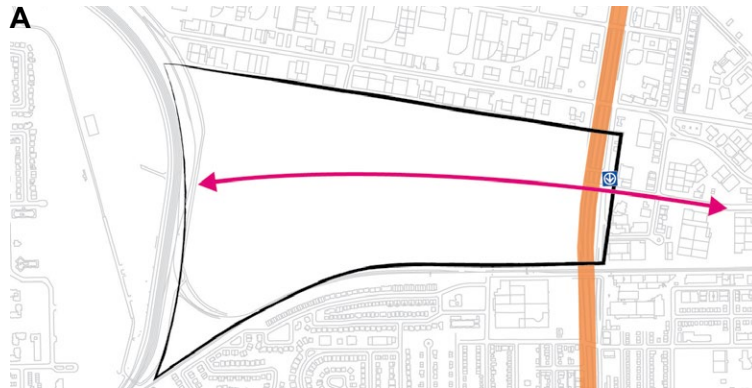
- Limiter la place de l'auto, notamment par l'aménagement d'un secteur sans auto ;
- Assurer un accès facile aux Bixis et aux services d'auto partage ;
- Aménager des rues de moins de deux voies seulement, intégrer des rues « Woonerf¹ » et limiter la vitesse de circulation ;
- Verdir de manière intensive le site ;
- Aménager un grand espace naturel, possiblement avec un étang ou un bassin de rétention ;
- Aménager un réseau de parcs et d'espaces verts pour que tous profitent d'un espace vert à proximité de leur lieu de résidence et y aménager une diversité d'infrastructures sportives et communautaires ;
- Intégrer un réseau de ruelles vertes aménagées selon des principes qui contribuent au sentiment de sécurité ;
- Intégrer des espaces publics qui pourront être utilisés été comme hiver, dont un marché public et un lieu de diffusion culturelle ;
- Aménager une zone tampon à proximité de la voie ferrée ;
- Aménager des pistes cyclables sur rue.

4.4 LISTE DES SERVICES IDENTIFIÉS

- École primaire et possiblement école secondaire
- Garderies
- Centre communautaire avec locaux pour organismes communautaires
- Équipements collectifs de loisirs (piscine, gymnase, patinoire, jeux d'enfants, terrains de soccer, etc.)
- Services d'incendie et de police
- CLSC
- Clinique(s) de santé, dont une pour jeunes
- Commerces alimentaires de petite ou moyenne surface
- Pharmacies
- Cafés
- Cinéma
- Cafétéria communautaire
- Jardins communautaires
- Refuges et ressources communautaires
- Lieux de culte ou salles multiconfessionnelles
- Bibliothèque communautaire
- Bureau de poste
- Dépanneur
- Restaurants abordables et sains
- Toilettes publiques

¹ Le terme « Woonerf » signifie « cour résidentielle » Il s'agit d'un aménagement de la rue qui permet à la fonction habitat de prendre le dessus sur la circulation. L'automobile n'y est pas bannie, mais la priorité est donnée au piéton et l'aménagement est propice à la tenue de diverses activités. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Woonerf>

5. PRINCIPES DES BASES



Lors du forum citoyen, quelques principes de base ont été présentés aux participantEs pour guider les discussions. Ces principes découlent autant des ateliers préforum que des multiples discussions et exercices de planification préalablement réalisés et ils ont été validés par les participantEs du forum. Ces prémisses ont été proposées notamment pour s'assurer que les conclusions du forum soient cohérentes avec les balises précédemment élaborées par le milieu communautaire et que la mise en œuvre de cette vision soit réalisable.

A. Une artère structurante

Le premier concept retenu est de structurer le développement du site autour d'une artère principale qui soit le prolongement de la rue Jean-Talon. Le passage au-dessus de l'autoroute devra être recouvert.

B. Trame de rue « à la Montréalaise »

Le développement du site doit s'inspirer de la trame de rue montréalaise traditionnelle. Cette trame, composée d'îlots rectangulaires, incite les résidents ou les gens de passage à se rabattre sur les grandes artères transversales. Ainsi, la forme urbaine sera en mesure de contribuer à l'animation de la rue, car les occasions de s'y rendre seront multipliées.

C. Développer des centralités

Afin de créer un sentiment d'appartenance au quartier ainsi que des lieux communautaires, le quartier doit se développer avec des centralités. Le pôle à l'est du site (1) fera la jonction entre les usages résidentiel et commercial, alors que le second (2) accueillera principalement les fonctions communautaires et les services de proximité. En raison de l'enclavement relatif du site et de sa densité finale, il est possible que l'artère principale ne soit pas en mesure d'accueillir une activité commerciale intense sur toute sa longueur. Pour éviter de créer une artère commerciale moribonde, il est proposé de concentrer, grâce au zonage, les usages commerciaux dans certains pôles et d'ensuite les diffuser, le cas échéant, sur l'ensemble de l'artère.

D. Les distances séparatrices

Selon le nouveau schéma d'aménagement et de développement de Montréal, une distance séparatrice de 300 mètres doit être respectée à proximité d'une gare de triage. Une distance séparatrice de 30 mètres doit aussi être respectée par rapport aux voies

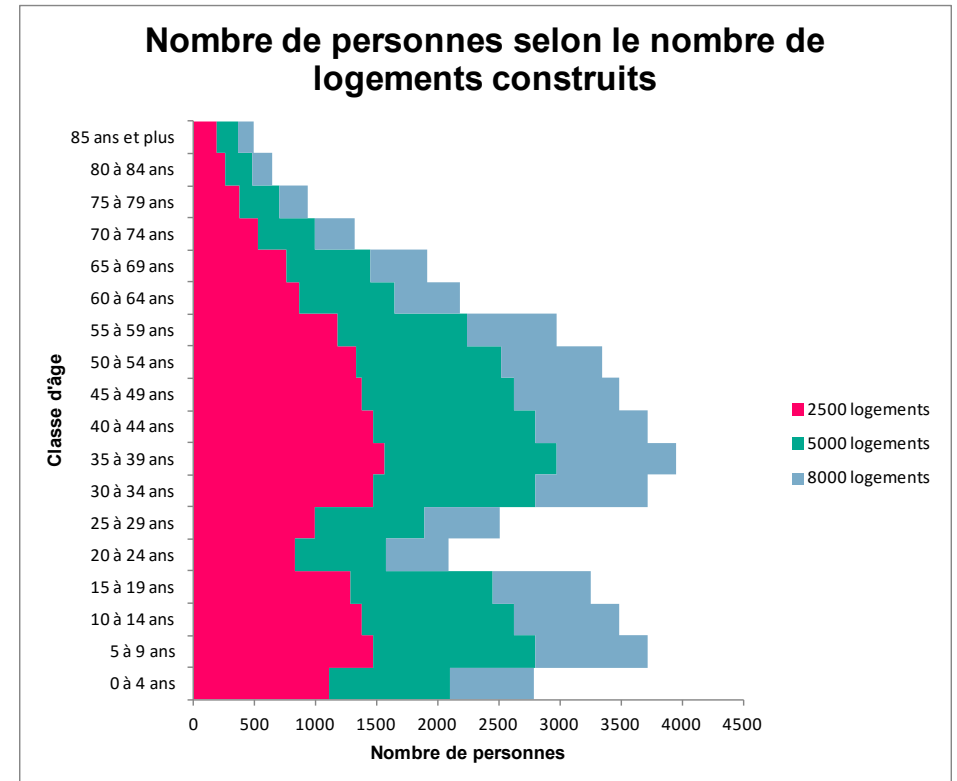
ferrées. Ces nouvelles dispositions amputeront une grande partie du potentiel de développement du site de l'hippodrome. Cependant, le schéma prévoit aussi que le développement de ces zones pourrait être autorisé suite à une procédure d'évaluation des risques. Nous analyserons les conclusions de cette démarche une fois complétée et, s'il est possible d'assurer la sécurité des futurEs résidentEs, nous privilégierions une approche de mitigation de nuisances afin d'utiliser la superficie maximale du terrain.

E. La notion de densité

Considérant le potentiel de développement du site et les besoins du quartier en matière de logement social et communautaire, le milieu local de Côte-des-Neiges s'est prononcé en faveur d'un développement résidentiel à haute densité, de manière à rendre possible la construction de 2 500 logements sociaux. Cette densité devrait être autour de 150 logements par hectare, ce qui correspond environ à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, qui est reconnu comme étant un bon compromis entre haute densité et qualité de vie.

Les données du tableau suivant résultent d'un exercice de caractérisation du profil populationnel du futur quartier de l'hippodrome, en tenant pour acquis notamment que ce quartier sera mixte et accessible aux familles. Ces projections sont basées sur le profil populationnel de certaines villes et de certains arrondissements de la région métropolitaine de Montréal reconnus pour leur caractère familial.

Les résultats obtenus par cet exercice doivent toutefois être analysés avec prudence, car beaucoup d'éléments (distances séparatrices, profils des ménages résidents, nombre de logements sociaux, etc.) peuvent avoir une influence sur la composition du quartier. Cela dit, l'exercice démontre qu'il faut planifier les services qui accompagneront le développement du quartier.

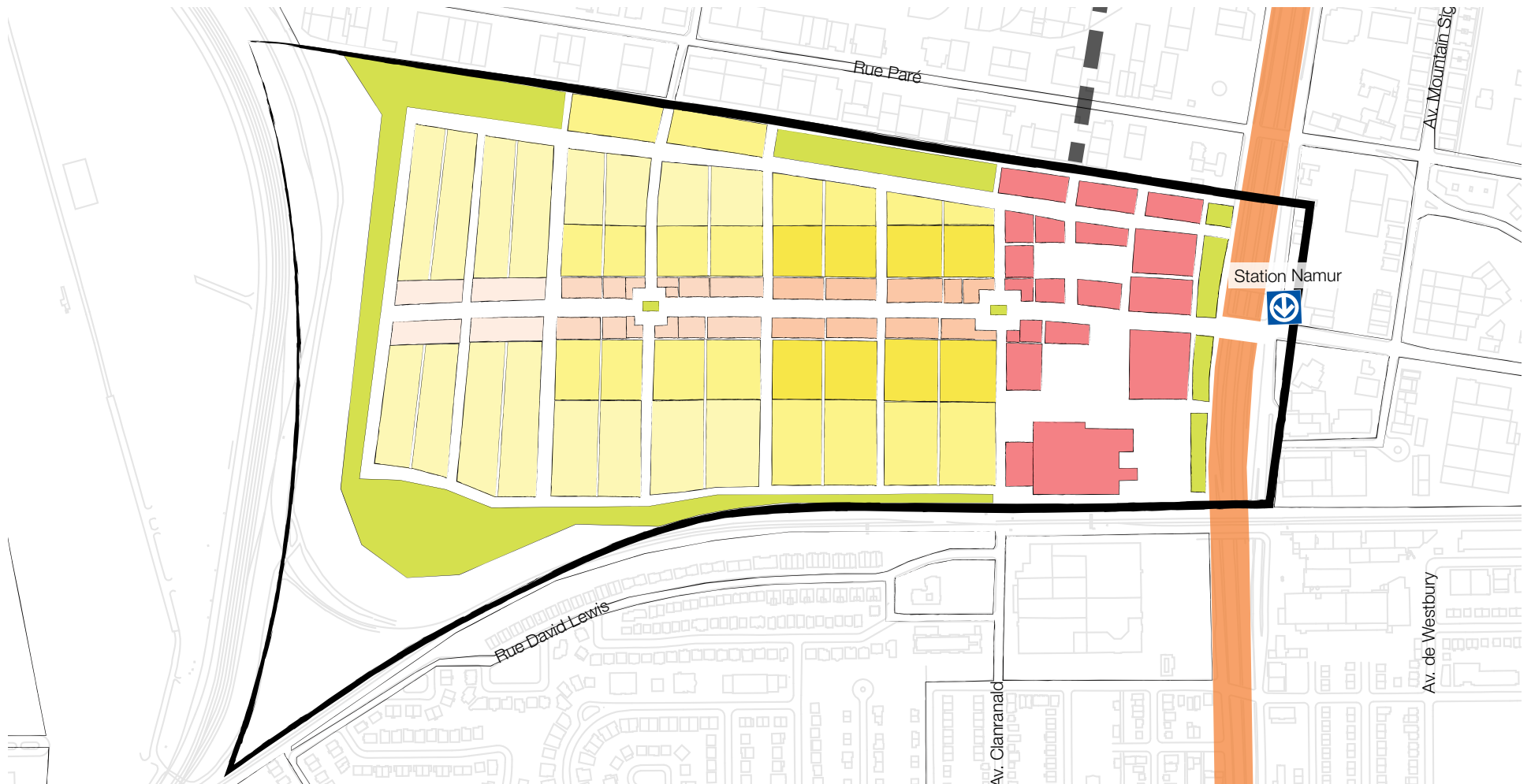


Scénarios*	8000 log.	7200 log.	5000 log.
Densité (log/hect)	165	150	105
Population totale	18 416	16 574	11 510
0-4 ans (garderie)	1 104	994	690
5-11 ans (primaire)	2 024	1 822	1 265
12 à 17 ans (secondaire)	1 343	1 209	840
18 à 25 ans (études supérieures)	1 343	1 209	840
25 à 65 ans	10 247	9 222	6 404
65 ans et plus	2 097	1 887	1 310

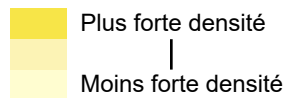
* Selon un territoire de 48 hectares

6. CONCEPTS D'AMÉNAGEMENT

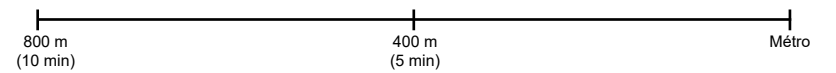
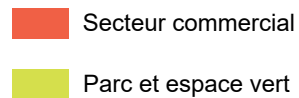
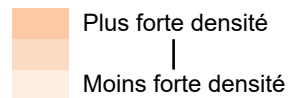
Plan d'ensemble



Secteur résidentiel



Secteur mixte



Le plan conceptuel présenté à la page précédente représente un défi de conception. Le but premier du plan conceptuel est de représenter la vision et les préoccupations des résidentEs et des groupes de Côte-des-Neiges. De cette manière, les revendications du milieu local pourront être plus facilement intégrées lors des démarches de planification subséquentes.

6.1 USAGE, DENSITÉ ET VOLUMÉTRIE¹

Comme il a été défini auparavant, le site s'articule autour d'une artère centrale où se concentrent les services et les activités commerciales de proximité. Entre 50 et 100 mètres séparent les intersections de cette artère avec les rues locales orientées nord-sud. Ce rythme favorise l'animation de la rue, car les connectivités s'en trouvent multipliées.

La densité du cadre urbain sera liée à la proximité de la station Namur et de l'artère principale. De cette manière, la majorité des résidentEs pourront résider à moins de 10 minutes de marche des principales infrastructures de transport public. Le recouvrement de l'autoroute Décarie est par ailleurs un élément important du projet. Nous ne sommes pas, à ce stade-ci, en mesure de définir la dimension optimale de la dalle de recouvrement, mais nous pouvons mentionner que plus large sera cette dernière, plus le lien entre le quartier et la station sera convivial et sécuritaire.

Les zones d'emplois et les zones commerciales seront localisées près de l'autoroute. Les commerces qui y sont localisés feront écran à l'autoroute et en atténueront les nuisances pour le secteur résidentiel.

La fonction résidentielle couvrira pratiquement l'ensemble de l'ancien terrain de l'hippodrome (la portion commerciale ne fait pas partie du site à proprement parler).

¹ La volumétrie fait référence à la forme des bâtiments, leur hauteur et la densité du bâti. Ce terme est souvent utilisé en urbanisme pour référer à la configuration des formes bâties et leur articulation dans l'espace.

La variation des volumétries est un autre élément clé pour assurer le succès du redéveloppement du site de l'hippodrome. Malgré la densité élevée, il sera essentiel de construire des bâtiments de différents gabarits pour offrir des logements qui répondent aux besoins de tous les types de ménage.

Le long de l'artère principale, les bâtiments devront être de deux à quatre étages afin d'encadrer la rue à une échelle humaine sans toutefois créer une impression de tunnel. Cette hauteur de bâtiment donne une échelle humaine à la rue.



Rue Bernard, Montréal



<http://goo.gl/2PIPXL>
Riesel, Freiburg, Allemagne

6.2 HABITATION

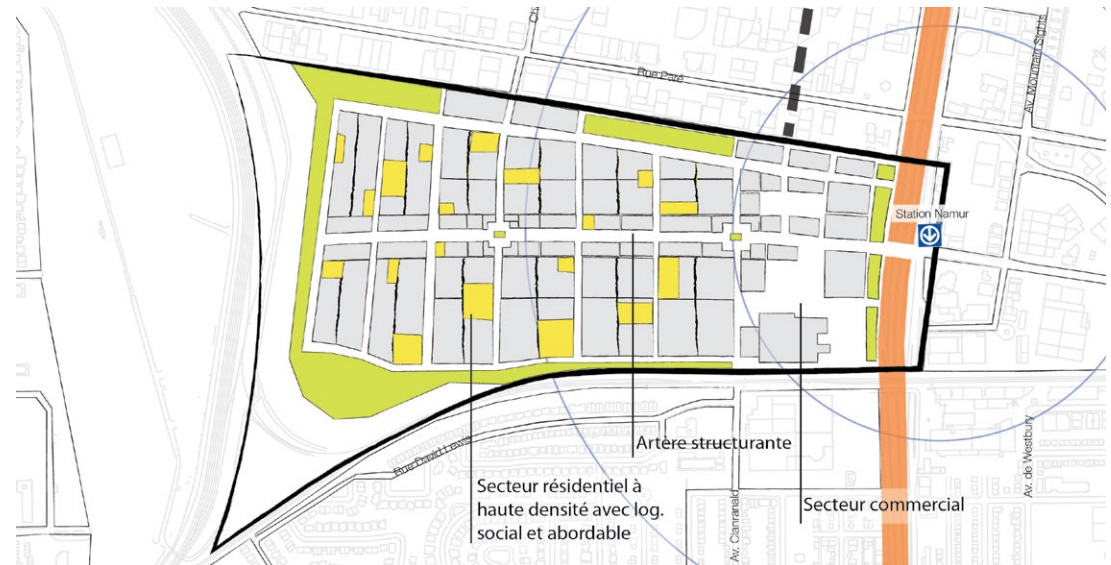
Plusieurs typologies de logements devront être intégrées sur le site de manière à répondre à un large spectre de ménages : des tours résidentielles, des plex, des maisons de ville. De manière générale, la densité du site augmentera à proximité du métro ou de l'artère principale.

Le logement social et communautaire sera disséminé uniformément sur le site pour que des immeubles de tous les types soient construits tout en évitant la stigmatisation et en favorisant la cohésion sociale et la vie communautaire.

L'exemple de l'aménagement de la première phase des terrains Angus, terminé en 1991, donne un exemple fort intéressant de mixité sociale à Montréal. Un total de 2 587 unités y ont été construites, dont 40 % des logements sociaux et 60 % des logements privés¹. Les 1 544 logements sociaux, de type HLM, coopérative et OSBL, répondent à une diversité de besoins (familles, personnes âgées, etc). L'aménagement des immeubles et du paysage facilitent le contact entre résidentEs et contribue à la création d'un sentiment d'appartenance.

Si nous croisons les scénarios de densité de ce plan (page 9) avec la vision de 2 500 logements sociaux intégrés sur le site, nous voyons dans le tableau suivant la proportion de logement social. Notons que dans les deux premiers scénarios, les proportions de logement social n'excèdent pas l'aménagement des terrains Angus.

Répartition du logement social



Logement social

Nombre logements	Nombre logements sociaux	Proportion logement social
8000	2500	31 %
7200	2500	35 %
5000	2500	50 %

¹ Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/celoab/celoab/reou/stetcaloab/idloab/rere/rete/rete_005.cfm.



Philippe Cossette
Pearl District, Portland, Oregon



Google maps
Coopérative le Coteau vert, Rosemont, Montréal



<http://goo.gl/UWSne8>
Romainville, Paris, France



<http://www.eikenott.ch/>
Écoquartier Eikenott, Gland, Suisse

6.3 ESPACES PUBLICS ET RÉSEAU VERT

Les espaces publics représentent en quelque sorte l'âme des quartiers et méritent en ce sens une attention particulière. Dans un milieu densément bâti, le traitement des espaces publics devient un enjeu important, car ces lieux favorisent l'appropriation du quartier par les résidentEs et pallient l'absence d'espaces verts privés. Bien évidemment, pour des raisons d'équité, tous les espaces publics doivent être universellement accessibles.

De manière générale, il faut penser à intégrer du mobilier de qualité et planifier des lieux qui pourront accueillir des activités de plusieurs natures. Par exemple, une petite butte peut autant servir d'estrade pour des spectacles de petites envergures que de glissade l'hiver. Il faut donc penser à des lieux polyvalents et de qualité, qui pourront plaire à toute la population, peu importe l'âge des individus. Des infrastructures sportives et communautaires devraient également être implantées dans ces espaces.

Les parcs contribuent également à l'amélioration de la qualité de vie dans les milieux densément bâtis et pour cette raison, un réseau d'espaces verts de tailles et d'usages variés devra être aménagé. Nous suggérons qu'un vaste espace vert soit construit à l'extrémité sud-ouest du site, étant donné qu'il s'agit du secteur qui a le moins de potentiel pour le développement en raison de la proximité des cours de triage et des voies ferrées.

Plusieurs parcs, de petite ou moyenne tailles, seront aménagés un peu partout sur le site. Certains auront un caractère plus local, en étant équipés par exemple d'aires de jeux pour enfants, alors que d'autres pourraient avoir, par exemple, des petites scènes extérieures. Ces parcs devront aussi être mis en réseau, soit en empruntant le tracé des ruelles vertes, soit par des couloirs aménagés. De cette manière, les piétons ou les cyclistes auront l'occasion d'emprunter pour leurs déplacements des couloirs entièrement végétalisés et sécuritaires.

Réseau vert



La notion d'agriculture urbaine devrait également être intégrée à la vision de développement du quartier. En plus de contribuer à la sécurité alimentaire des résidentEs, l'agriculture urbaine constitue un loisir apprécié de la population, participe à la réduction de certaines problématiques environnementales en milieu urbain et permet d'embellir les quartiers. Cette activité permet aussi de développer la cohésion sociale, les réseaux sociaux et facilite l'intégration des personnes immigrantes ou isolées. Sa fonction éducative est par ailleurs indéniable.

Nous proposons toutefois que le concept de l'agriculture urbaine ne soit pas uniquement appliqué aux jardins communautaires. Ces dernières années à Montréal, nous avons assisté à l'éclosion de plusieurs initiatives d'agriculture urbaine à l'extérieur des espaces qui leur sont traditionnellement réservés. C'est ainsi que des saillies de trottoirs sont devenues de véritables espaces de production de fruits et légumes frais. À Vancouver, ce sont les espaces sous les infrastructures de transport en commun qui sont utilisés. À Portland (Oregon), ce sont plutôt les bassins de rétention des trottoirs qui sont utilisés à ces fins. Profitons du fait que le site de l'hippodrome est un des derniers grands terrains publics non contaminés pour multiplier les initiatives d'agriculture dans le domaine public.



http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Place_des_Festivals_Fontaine_02.jpg

Place des festivals, Montréal



Jardins communautaires



<http://www.archdaily.com/178095/darling-quarter-aspect-studios-with-fjmt-architects>

Darling Quarter, Sydney, Australie

6.4 LES SERVICES COMMUNAUTAIRES

L'ajout de services communautaires est un ingrédient essentiel pour assurer le succès du développement du secteur. Les organismes communautaires favorisent l'animation et l'appropriation du quartier et par conséquent, le sentiment d'appartenance à ce dernier. Plusieurs nouveaux quartiers à travers le monde, tel que South Waterfront à Portland, ont mis sur pied des organismes à but non lucratif (OBNL) pour encourager les initiatives communautaires et donner le coup d'envoi à la vie de quartier. Plusieurs organismes déjà établis à Côte-des-Neiges pourraient être appelés à jouer ce rôle.

Un pôle communautaire doit occuper une place centrale dans le nouveau quartier. Évidemment, ce dernier serait localisé sur l'artère principale afin de contribuer à son animation. À peu près tous les types de services pourraient être intégrés à ce pôle, par exemple : garderie, école, bibliothèque, centre communautaire, CLSC, cafeteria communautaire, jardins collectifs, etc. Un pôle communautaire peut également favoriser la mise en commun des ressources et le partage des espaces entre les organismes. Il serait ainsi possible d'imaginer que l'auditorium d'une école soit utilisé par certains organismes culturels ou que les jardins communautaires soient en partie utilisés par les organismes de lutte contre la pauvreté.



Bing Map

Tenderloin Elementary School, San Francisco

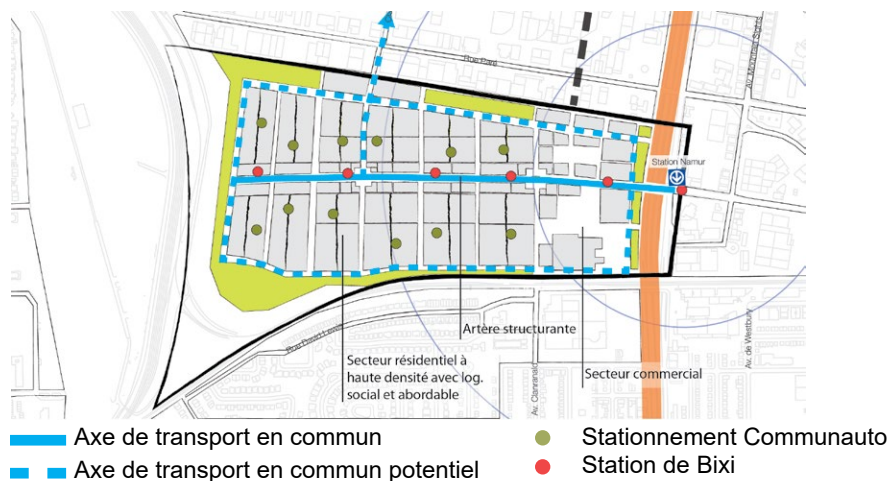
6.5 TRANSPORT, DÉPLACEMENTS ET AMÉNAGEMENT DES RUES

Plusieurs catégories de rues seront aménagées selon le type de circulation à favoriser. Aussi, doit-on y retrouver une artère commerciale, des rues locales, des rues partagées ainsi que des ruelles vertes.

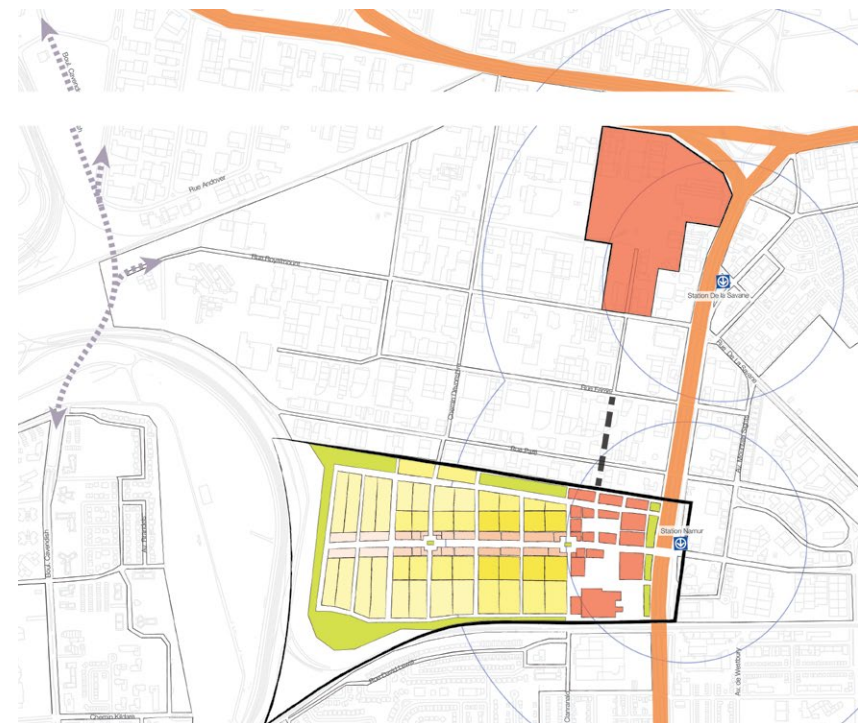
Lors du forum, plusieurs participantEs ont exprimé le souhait que la place accordée à la voiture soit réduite. Pour y arriver, il faut permettre aux résidentEs de se mouvoir en transport alternatif. Une desserte de qualité en transport en commun est donc un incontournable. Un mode de transport collectif efficace devra desservir l'artère centrale et possiblement certaines autres artères du quartier. Plusieurs mesures, comme l'autopartage ou les vélos en libre-service, devront aussi être implantées afin de rendre inutile l'achat d'une voiture.

Le lien entre la rue Jean-Talon et l'ensemble du site est également un élément clé pour la réussite du projet. Le désenclavement du site passe davantage par la rue Jean-Talon que Cavendish, car celui-ci représente un lien direct avec le reste du quartier Côte-des-Neiges. C'est également le lien à prioriser si on veut bâtir un quartier axé sur le développement durable et les transports alternatifs, car un lien hypothétique par Cavendish servira surtout au transport motorisé.

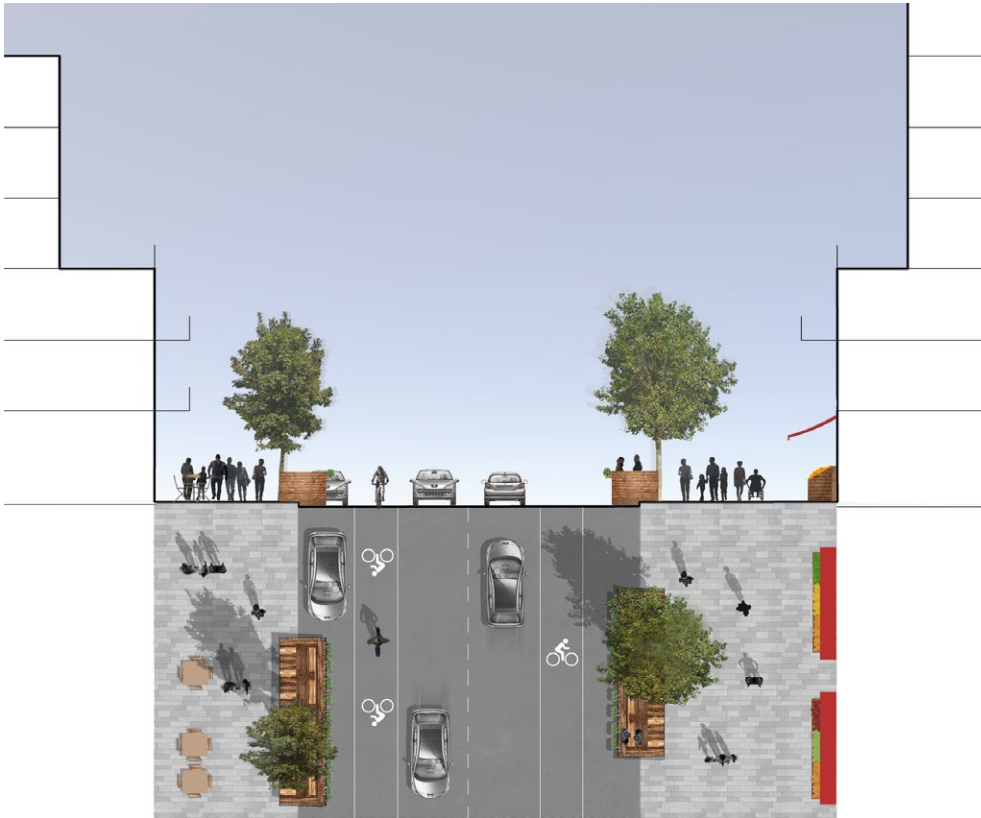
Transport collectif



Accès au site



6.5.1 La rue principale



Philippe Cossette

South Waterfront Neighborhood, Portland, Oregon

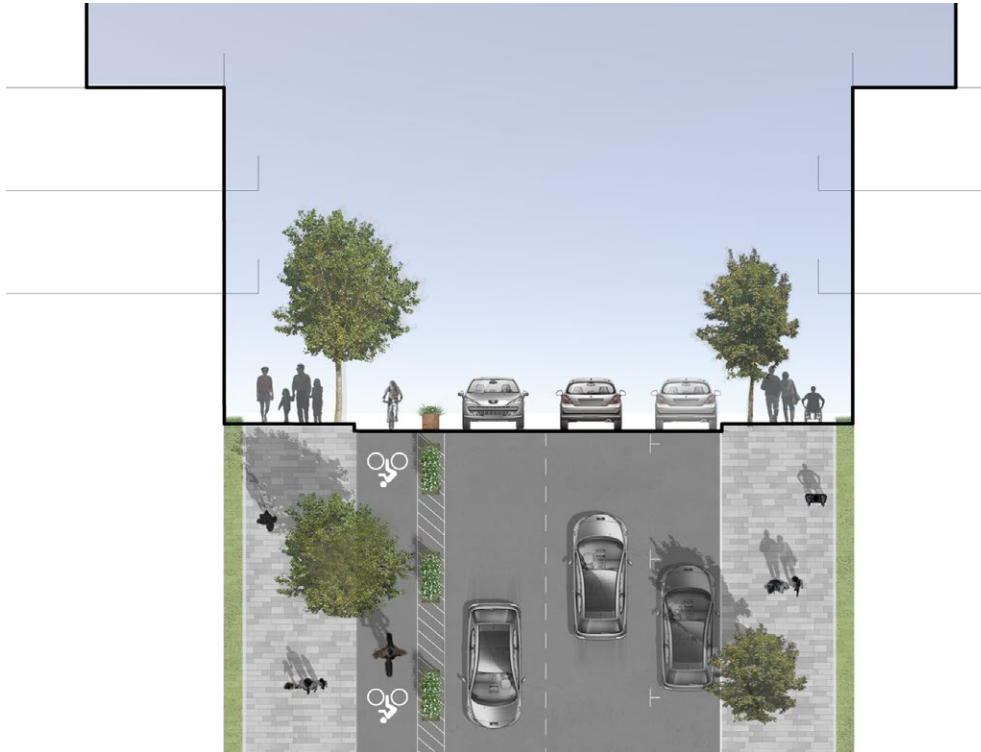


L'aménagement de la rue principale devra favoriser l'animation et le dynamisme de cette dernière, sans toutefois compromettre sa fluidité et sa sécurité. La polyvalence de l'espace est un concept clé, car la rue devra pouvoir être le théâtre de toutes sortes d'activités et d'événements.

Caractéristiques :

- Deux voies de circulation
- Deux voies réservées pour les vélos
- Larges trottoirs
- Deux voies utilisées à la fois pour les terrasses, le stationnement et les saillies de trottoirs
- Petit espace en face des immeubles pouvant être appropriés par les commerçants.
- Aménagement universellement accessible

6.5.2 Les rues secondaires



À double sens ou à sens unique, les rues secondaires seront utilisées pour la circulation locale seulement. Des espaces sécuritaires seront offerts aux cyclistes et aux piétons. Ces rues auront un cachet un peu plus résidentiel ce qui devrait favoriser la consolidation des activités publiques sur l'artère principale.

Caractéristiques :

- Deux voies de circulation à sens unique
- Voie cyclable
- Voie pour le stationnement et les saillies de trottoir



<http://goo.gl/GDxL5B>

Parc Habité d'Arenc, Marseille, France

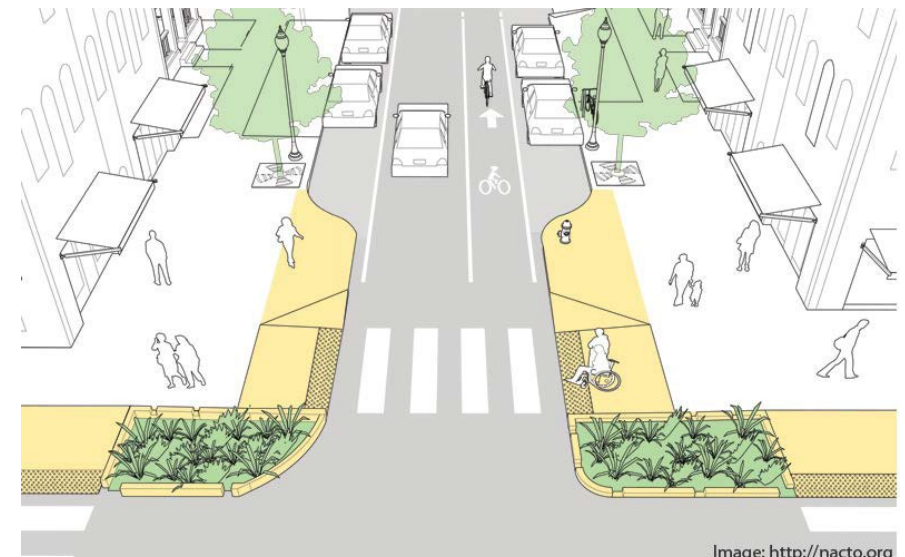
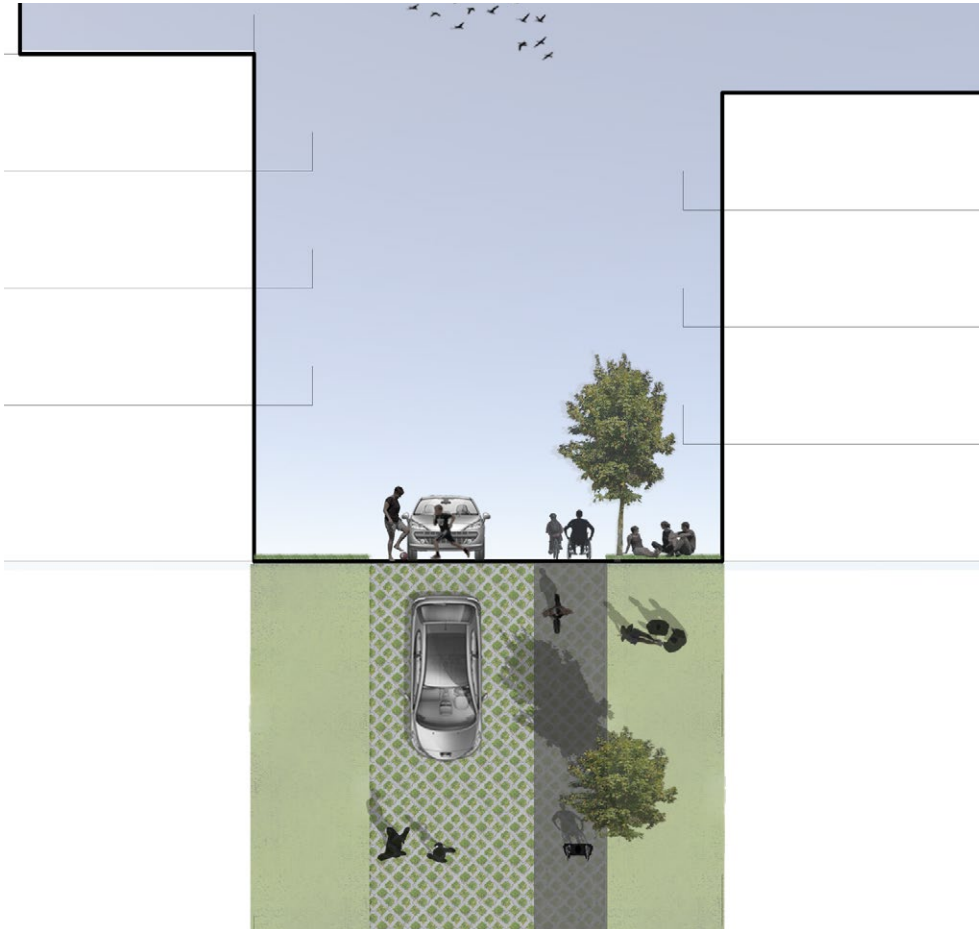


Image: <http://nacto.org>

6.5.3 Rue partagée



Les rues partagées sont des rues locales qui offriront un cadre d'environnement urbain de qualité. Leur rôle au sein du quartier sera à mi-chemin entre l'espace public et la voie de circulation.

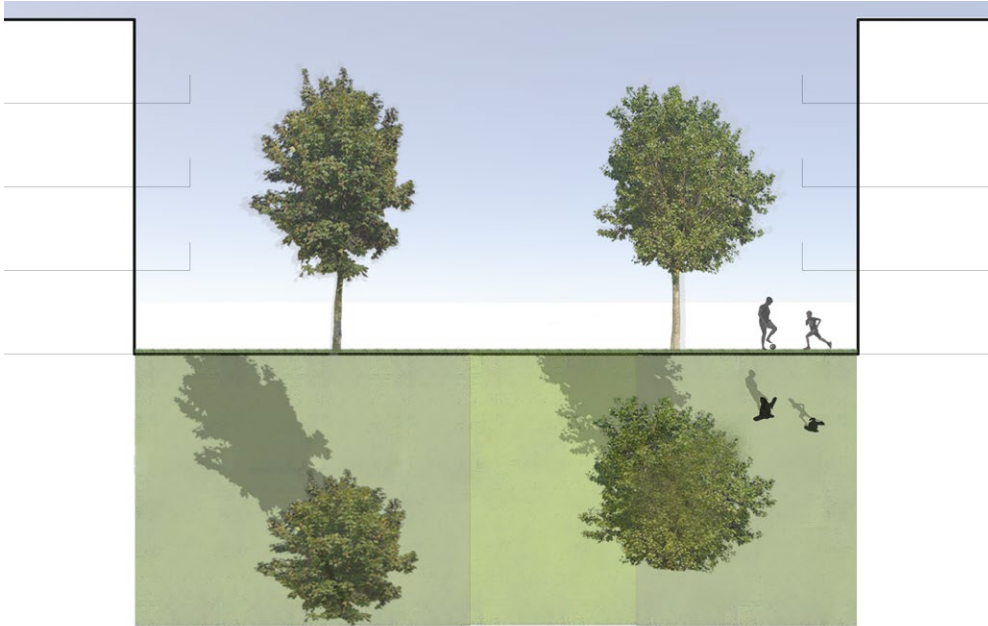
Caractéristiques :

- Rue partagée
- Aménagement de qualité
- Verdissement important



Dans l'ordre : Philippe Cossette, Google Map, Google Map
False Creek, Vancouver; Bell Street, Seattle; South Waterfront
Neighborhood, Portland.

6.5.4 Ruelle verte & cours



<https://sites.google.com/site/ruellechampetre/>
Ruelle verte

Les cours et les ruelles vertes seront des espaces publics ou semi-privés qui offriront un espace de verdure appropriable par les résidentEs. Ce sera aussi un espace de déambulation sans auto.

Caractéristiques :

- Aménagement sous forme ruelle verte ou de cours arrière
- Espace appropriable par les citoyenNEs.
- Aucune circulation motorisée



Philippe Cossette
Le Novo, Hochelaga-Maisonneuve, Montréal

6.6 L'ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LE SEXE

Chaque étape du processus de planification devrait comporter une analyse différenciée selon le sexe. Les enjeux et aménagements suivants peuvent déjà être identifiés selon le travail fait au forum :

- des mesures pour assurer la sécurité des femmes dans l'aménagement des espaces publics, des logements et dans l'offre du transport en commun ;
- des services et des loisirs adaptés aux besoins des femmes, filles, hommes et garçons ;
- des projets d'habitation répondant à une diversité de besoins (familles monoparentales, femmes en difficulté, grandes familles, hommes seuls, familles avec garde partagée) ;
- un aménagement qui permet la proximité travail – logement – garderie.

6.7 L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle devrait être appliquée à toutes les sphères du développement du terrain Blue Bonnets. Concrètement, ce concept doit être pris en compte dans l'ensemble des immeubles publics et commerciaux, dans les espaces publics, dans l'aménagement des trottoirs et des rues, dans l'éclairage urbain et dans l'offre et l'aménagement du transport en commun. L'inclusion d'un nombre important de logements adaptés est également essentielle.

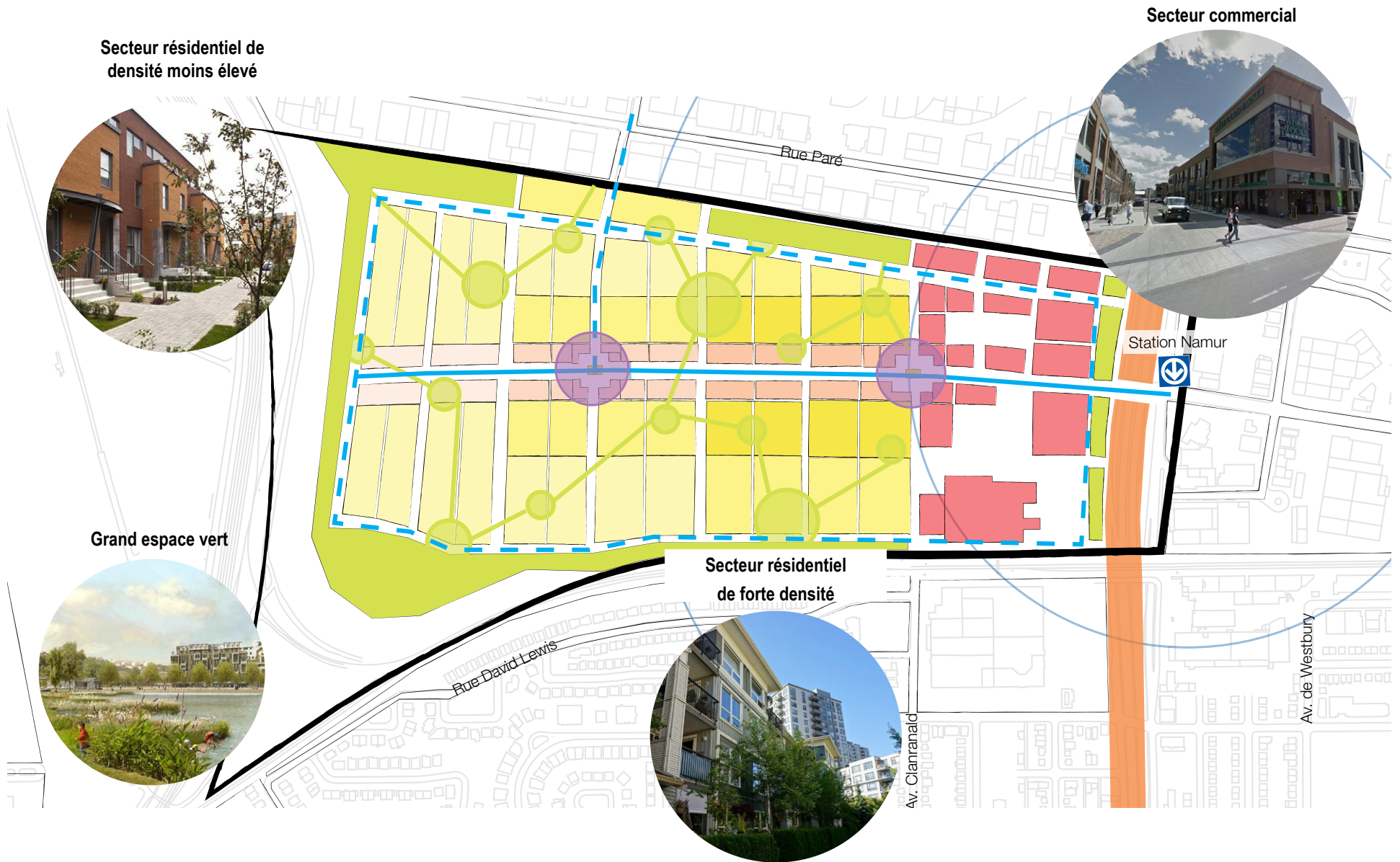
7. CONCLUSION

Le projet de l'hippodrome enthousiasme et mobilise le milieu communautaire de Côte-des-Neiges depuis de nombreuses années. Des activités de toutes natures ont été organisées pour démontrer l'appui pour un projet qui répond aux attentes des résidentEs actuelLEs du quartier Côte-des-Neiges. Les besoins en logements sociaux et communautaires sont importants à Côte-des-Neiges et un développement dense du site permettrait la construction de plus de 2 500 logements.

Ce plan d'aménagement populaire est le résultat d'une réflexion collective de plus de 175 personnes, dont une majorité sont des résidentEs du quartier. Les personnes qui ont contribué à l'élaboration de cette vision sont motivées par un désir d'influencer activement le développement de leur quartier et d'assurer que les besoins des résidentEs du quartier soient au cœur de ce projet d'envergure. Ainsi, le processus de planification devrait être ouvert, inclusif et transparent. Il faut que des consultations publiques, tenues par l'OCPM, soient organisées aux différentes étapes du processus de planification. Le projet de PPU du Plateau-Est est un modèle intéressant d'une consultation publique à multiples phases. Il va sans dire que les recommandations de l'OCPM doivent être appliquées au projet final.

Cette démarche novatrice peut s'harmoniser avec la volonté de la Ville de créer un quartier à l'avant-garde des pratiques en urbanisme. Le plan du site qui émerge du Forum citoyen s'avère à être réaliste et s'inscrit parfaitement dans la conception officielle d'un développement créatif et innovateur¹. Elle permet également de favoriser l'aménagement d'un cadre de vie qui respecte les spécificités des milieux, comme souhaite le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Nous avons ici une occasion unique de bâtir ensemble un secteur réellement novateur, agréable et inclusif. Saisissons-la !

¹ Voir le Rapport de synthèse de la démarche de concertation sur la planification du site de l'hippodrome et ses abords (avril 2014) <http://goo.gl/sjOv7W>



Secteur résidentiel de densité moins élevée

Secteur commercial

Grand espace vert

Secteur résidentiel de forte densité

Secteur résidentiel

- Plus forte densité
- Moins forte densité

Secteur mixte

- Plus forte densité
- Moins forte densité

- Secteur commercial
- Pôle communautaire
- Parc et espace vert

- Axe de transport en commun
- Axe de transport en commun potentiel

