



# Plan de développement Secteur Namur/Jean-Talon

Office de consultation publique de Montréal  
22 novembre 2009

# Plan de présentation

1. Historique du secteur
2. État du secteur et constats
3. Cadre réglementaire
4. Partis d'aménagement
5. Concept de TOD
6. Concept d'aménagement
7. Projets réalisés ou sous étude
8. Processus de mise en oeuvre

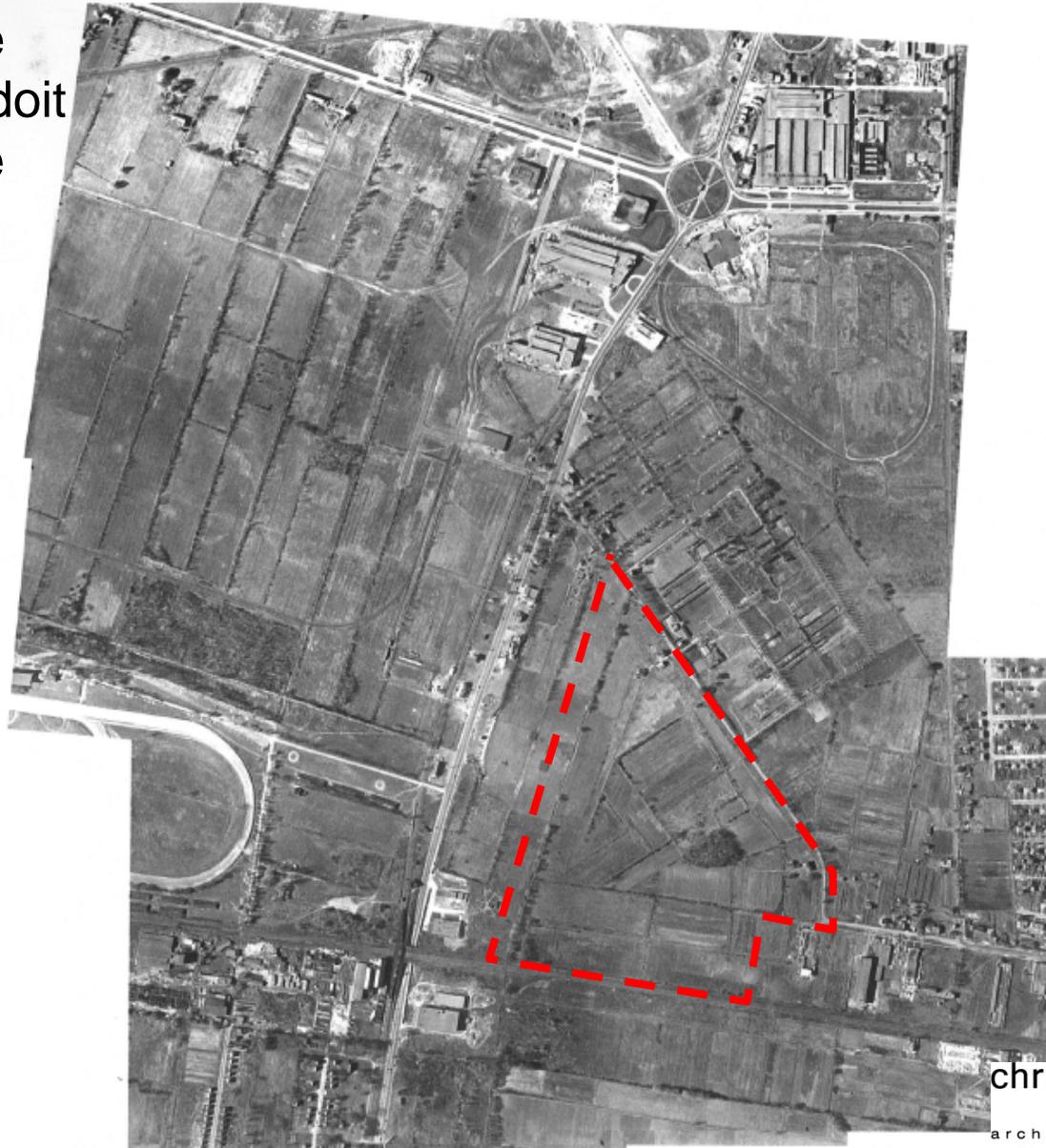


# 1. Historique du secteur



# Photo aérienne du secteur en 1949

Pour envisager le futur, l'urbaniste doit analyser le passé



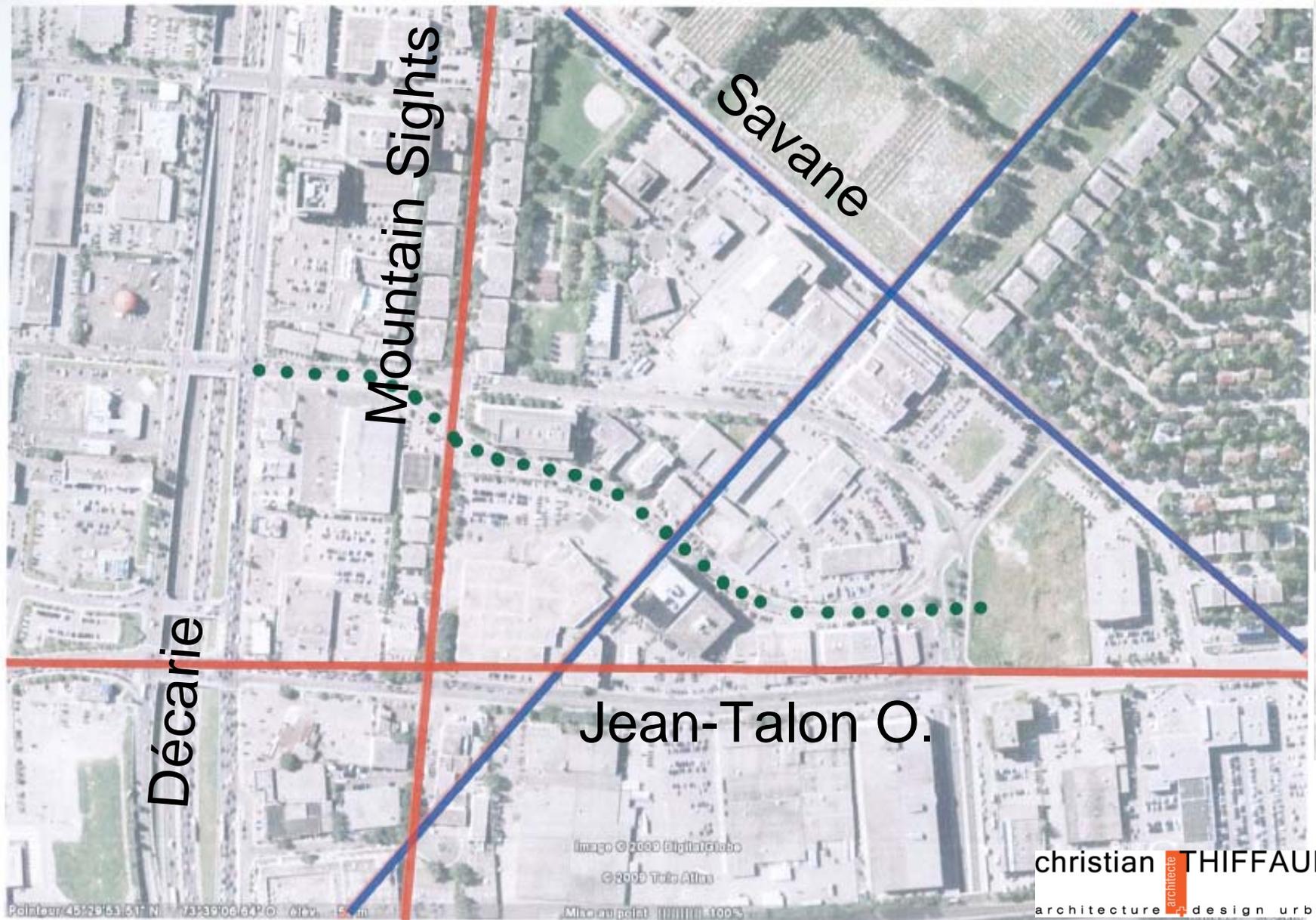
# Bâtiments et rues du secteur en 1954





## 2. État du secteur et constats

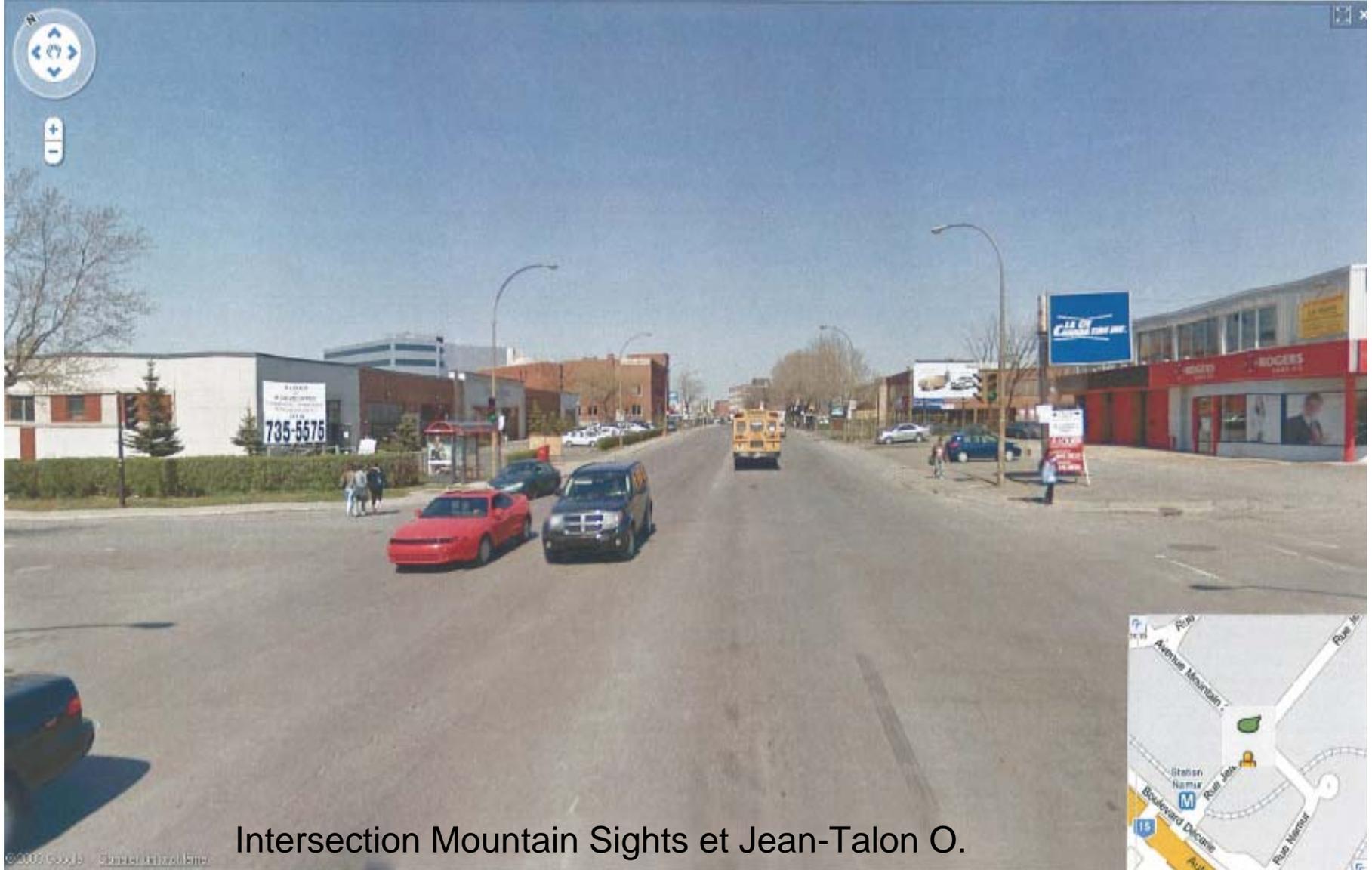
# Axes de force du secteur



# Largeur des rues démesurée

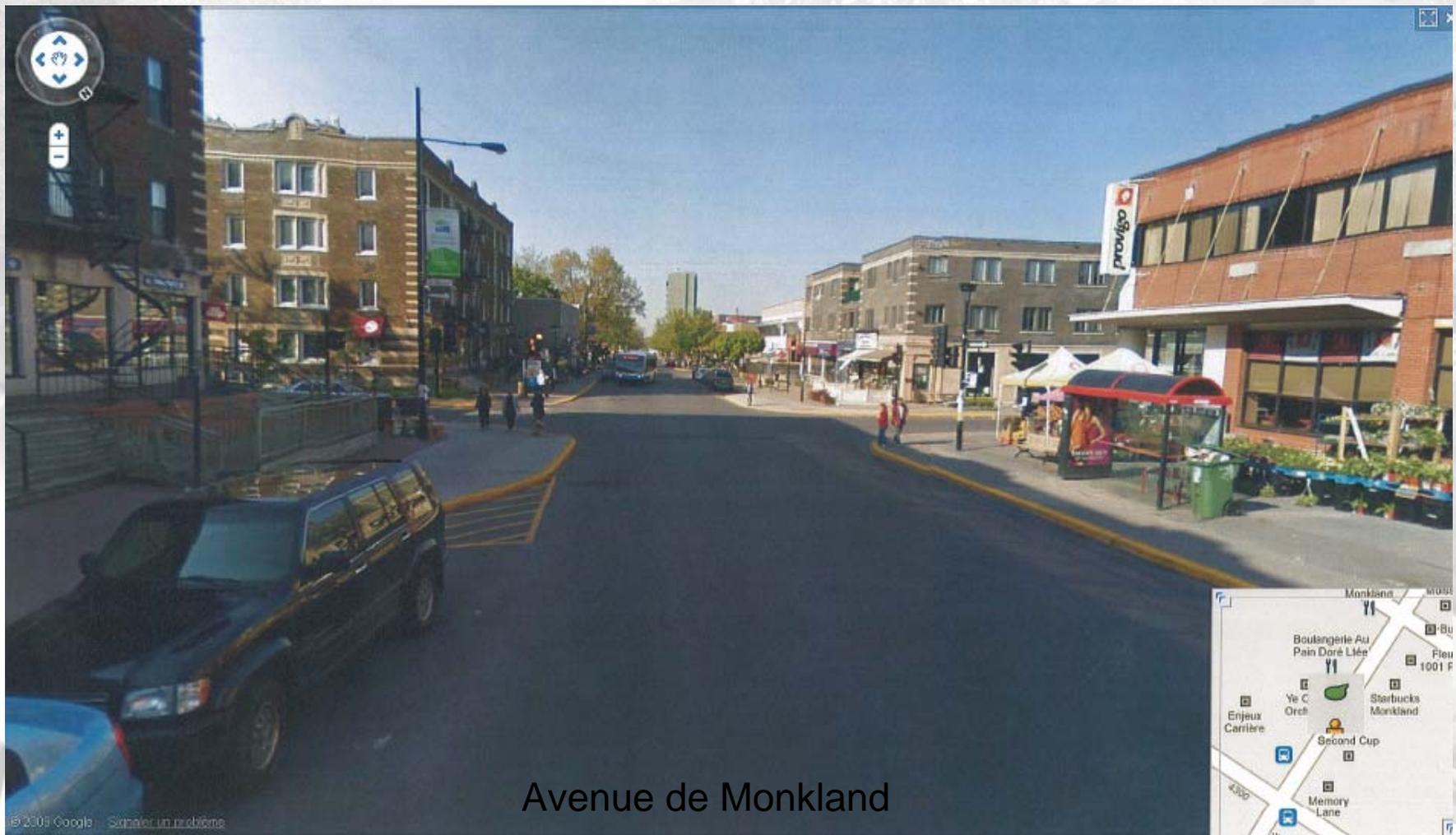


Absence d'encadrement des bâtiments  
n'encourage pas parcours piétons sécuritaires...



Intersection Mountain Sights et Jean-Talon O.

...contrairement à celle-ci



Avenue de Monkland

# État général des bâtiments

Ville de Montréal . Plan d'urbanisme . Arrondissement : Côte des neiges - Notre-Dame-de-Grâce

Secteur de planification détaillée: Namur - Jean Talon

## FICHE D'UN BÂTIMENT

Adresse civique : 4 950 de la Savanne

Photo :



Plan de localisation:

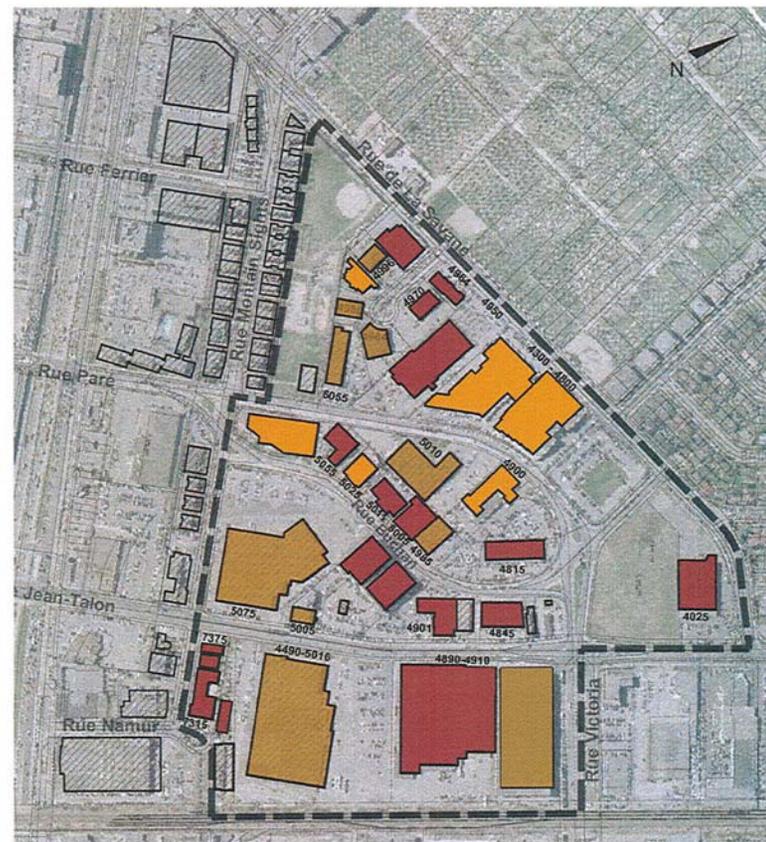


Identification du bâtiment :	
Usage :	Industriel
Hauteur approximative :	5 m
Nombre d'étages :	1
Type de toit principal :	plat
Revêtement extérieur :	Maçonnerie
Qualité architecturale :	C
Potentiel de réutilisation :	Remplacement
Conformité aux orientations :	Non

Année de construction :	1959
# Lot rénové :	2 648 739
Évaluation municipale (terrain et bâti) :	702 500 \$ et 136 800 \$ = 840 300 \$
Ratio bâti/terrain :	0,19
Grandeur du terrain (m <sup>2</sup> ) :	9 754,82

Chaque bâtiment a fait l'objet d'une évaluation

Carte 5 : Qualité architecturale

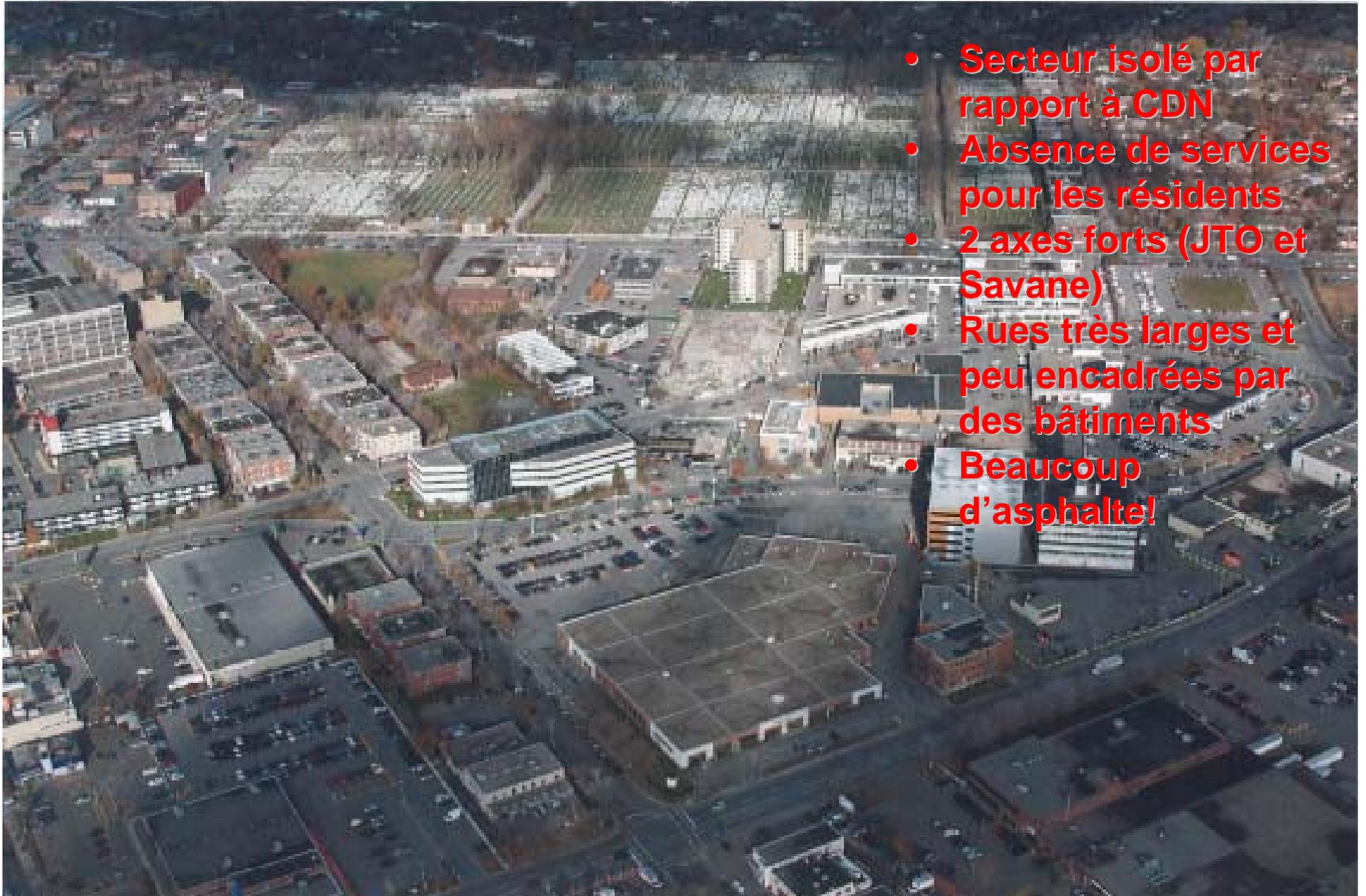


### LÉGENDE

- QUALITÉ BONNE (A)
- QUALITÉ MOYENNE (B)
- QUALITÉ FAIBLE (C)

Évaluation du cadre bâti actuel

# Principaux constats

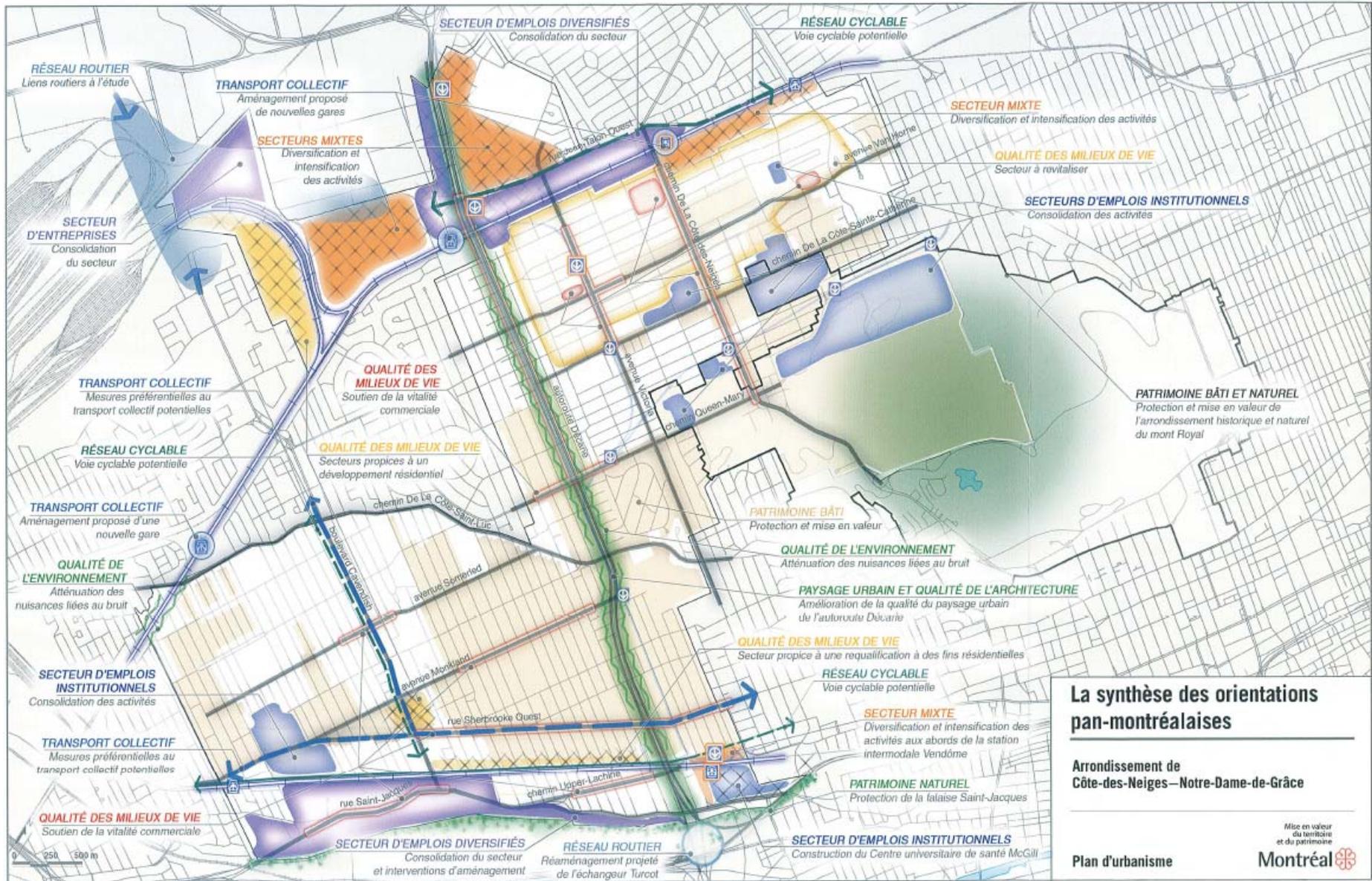


- Secteur isolé par rapport à CDN
- Absence de services pour les résidents
- 2 axes forts (JTO et Savane)
- Rues très larges et peu encadrées par des bâtiments
- Beaucoup d'asphalte!



# 3. Cadre réglementaire

# Plan d'urbanisme de Montréal



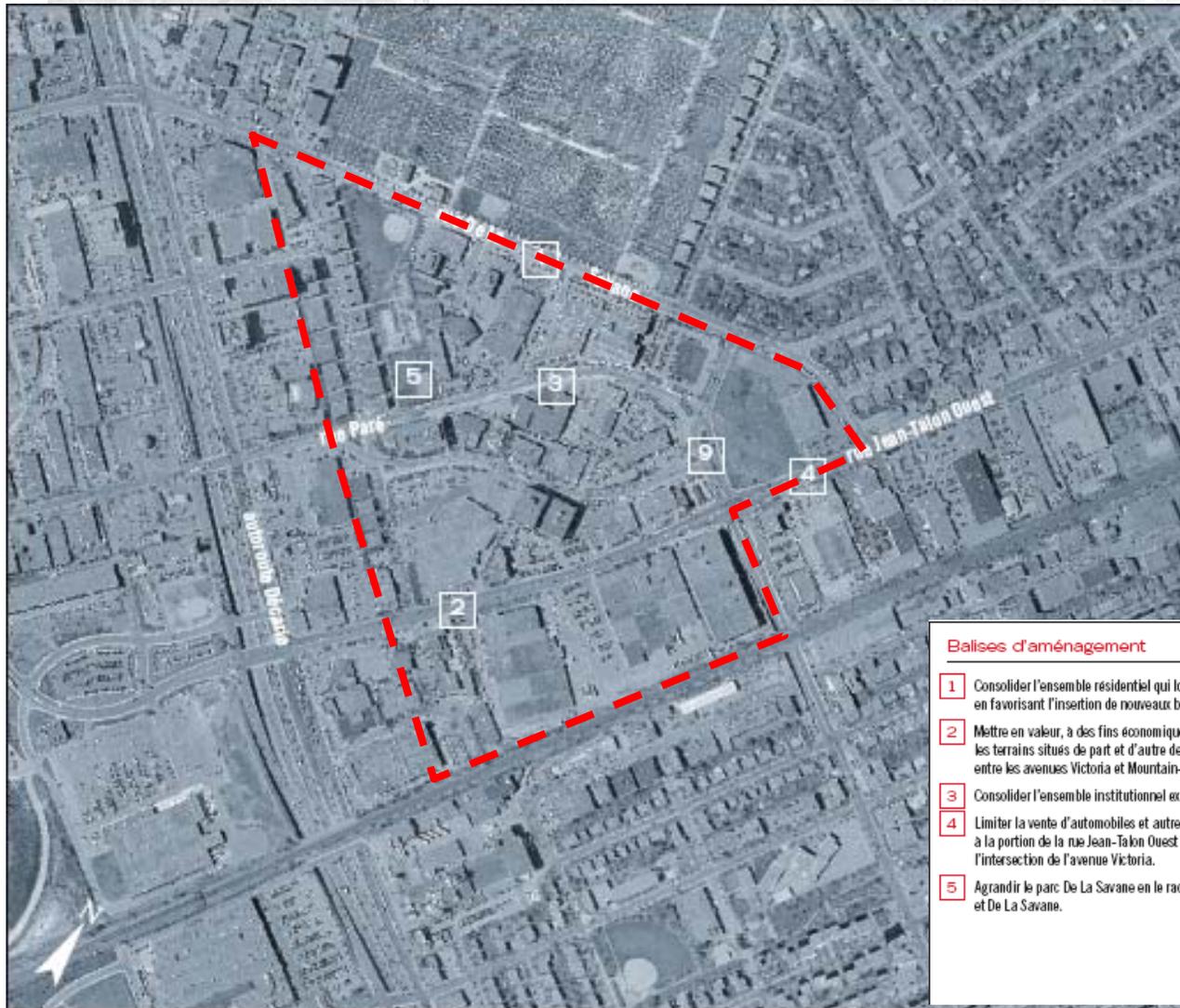
**La synthèse des orientations pan-montréalaises**

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

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme Montréal

# Chapitre d'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce - extrait



Namur/Jean-Talon O.

Secteur de planification détaillée

## Balises d'aménagement

- 1 Consolider l'ensemble résidentiel qui longe la rue De La Savane en favorisant l'insertion de nouveaux bâtiments résidentiels.
- 2 Mettre en valeur, à des fins économiques et institutionnelles, les terrains situés de part et d'autre de la rue Jean-Talon Ouest, entre les avenues Victoria et Mountain-Sights.
- 3 Consolider l'ensemble institutionnel existant sur la rue Paré.
- 4 Limiter la vente d'automobiles et autres activités connexes à la portion de la rue Jean-Talon Ouest située à l'est de l'intersection de l'avenue Victoria.
- 5 Agrandir le parc De La Savane en le raccordant aux rues Paré et De La Savane.
- 6 Prolonger la place De La Savane jusqu'à la rue Paré pour désenclaver le parc De La Savane et mettre en valeur le site rendu accessible à des fins résidentielles.
- 7 Réaménager certains éléments de la grille de rues afin de la rendre plus sécuritaire, de canaliser la circulation de transit et de désenclaver les sites offrant un potentiel de mise en valeur.
- 8 Accroître la qualité de l'aménagement du domaine public des rues Jean-Talon Ouest, Paré et De La Savane afin d'améliorer l'image générale du secteur, d'harmoniser la largeur des voies de circulation et d'assurer la sécurité des piétons.
- 9 Aménager une place publique à l'intersection des rues Jean-Talon Ouest et Paré.
- 10 Mettre en valeur, par un aménagement soigné du domaine public, la rue encadrée sur le mont Royal et l'Université de Montréal à partir de la rue De La Savane.

# Règles de zonage actuelles

<b>Usages autorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Commerce de gros</li><li>• Industrie légère</li><li>• Commerces liés à la voiture</li><li>• Petits commerces de proximité</li></ul>
<b>Hauteurs</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Entre 4 et 16 m</li><li>• Minimum de 4 étages</li></ul>
<b>Densité autorisée</b> 	1 à 3
<b>Taux d'implantation</b>	Entre 35 et 85 %

- Changement de zonage mis en place en avril 2007
- Première étape pour atteindre objectif de densité
- Plusieurs bâtiments sont en droits acquis. Maintien de l'activité actuelle en place possible.



# 4. Partis d'aménagement

# Vision projetée du secteur



C'est en septembre 2005 que l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce suggère la modification radicale de la vocation du secteur Namur-Jean-Talon-Ouest. Actuellement prédominé par du bâti industriel et du commerce d'automobiles, la vision d'ensemble élaboré pour le secteur propose un milieu de vie contemporain et de qualité, ancré dans la réalité de la vie quotidienne, sa fonctionnalité, son environnement social et urbain.



Inspirés de l'approche de TOD (Transit Oriented Development) et des critères LEED for Neighborhood Development, les principaux objectifs de développement sont :

- Augmenter la densité résidentielle;
- Améliorer la sécurité et la convivialité du secteur;
- Doter le secteur d'une identité propre;
- Implanter de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins;
- Tirer parti du potentiel de développement généré par la proximité des stations de métro (Namur, De la Savanne, Plamondon);
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain;

NOTE: Le cercle vert illustre un rayon de 900m donc 5 à 10 minutes à pieds.



## Principes directeurs :

1. Densification
2. Verdissement
3. Habitations variées et logements sociaux
4. Mobilité durable

# 1. Densification (exemple)

## Densification et restructuration des avenues commerciales de banlieue

Les secteurs commerciaux des banlieues, avec leurs grands espaces dédiés à l'automobile et leurs bâtiments à un seul étage, peuvent offrir d'intéressantes opportunités pour la restructuration des collectivités. Ici, une simulation de la firme californienne *Urban Advantage* montre un boulevard commercial (strip commercial) progressivement densifié et réaménagé selon certains critères de collectivités viables.



Source: *Viva en ville.*



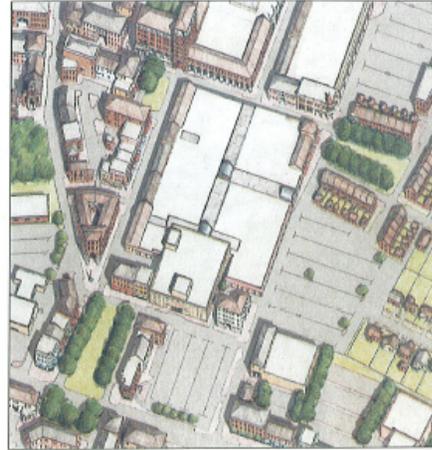
# 1. Densification (exemple - suite)

Le potentiel de densification des centres commerciaux obsolètes

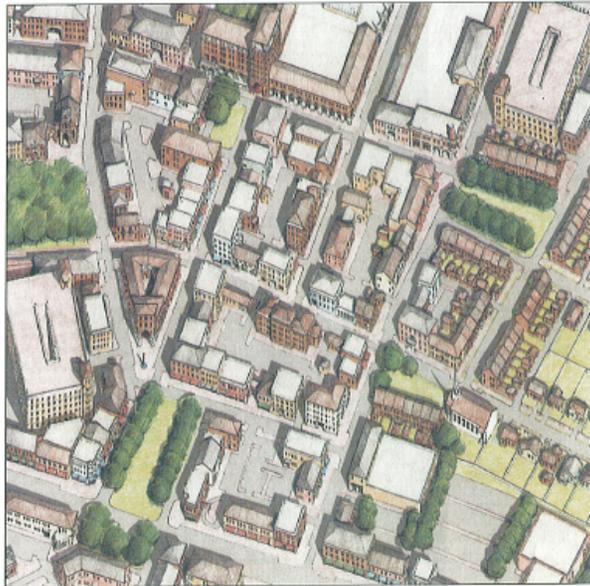
Transformation progressive du Eastgate Mall (Chattanooga, Tennessee) telle que planifiée et proposée par Dover, Kahl & Partners.



Situation initiale.



À moyen terme.



De tels projets maximisent l'utilisation de l'espace par un développement plus stratégique, plus rentable et plus structurant que d'immenses stationnements.

Images graciously de Dover, Kahl & Partners

source: *Virre en ville*

## 2. Verdissement





**Verdissement peut se faire sur les rues existantes...**

**Métro Savane**

**... et avec la fermeture d'une partie de Victoria**

**Verdissement peut aussi se faire sur les terrains privés (via zonage)**

**Métro Namur**

# 3. Habitation



Logements abordables

îlot central (4 étages)

Condos (denses près du métro ou le long des axes Savane et Jean-Talon O.)



Logements sociaux



# 4. Mobilité durable

**COD**

Car-Oriented Development



**TOD**

Transit-Oriented Development



Passer d'une logique du tout-à-l'auto à une logique de réduction de la place de la voiture

An architectural rendering of a transit-oriented development (TOD) street scene. The image shows a wide, paved pedestrian walkway with a central drainage grate. On either side, there are modern, multi-story residential buildings with large windows and balconies. The street is lined with mature trees and young saplings. People are depicted walking, pushing a stroller, and sitting on a bench, suggesting a vibrant, pedestrian-friendly environment. The overall atmosphere is bright and clean.

# 5. « Transit-Oriented Development »

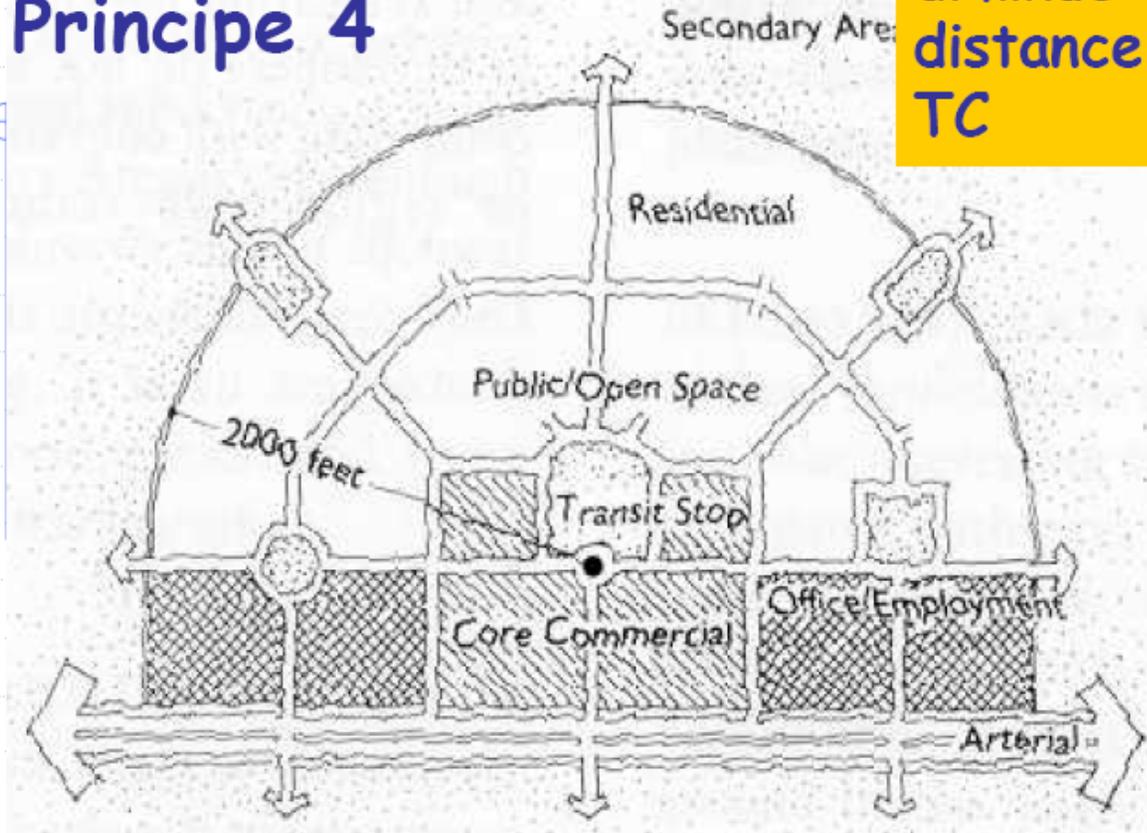
# Composantes d'un *TOD*

- Piétonisation et vélo;
- Transport en commun;
- Services et mixité;
- Densité;
- Intermodalité;
- Gestion limitative du stationnement de surface.

# Image représentative du *TOD*

Densité des usages diminue avec la distance d'accès au TC

## Principe 4



Zone C Low-density residential	Zone B Mid-density residential	Zone A High-density residential	Core Commercial	Train Station
-----------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	-----------------	---------------

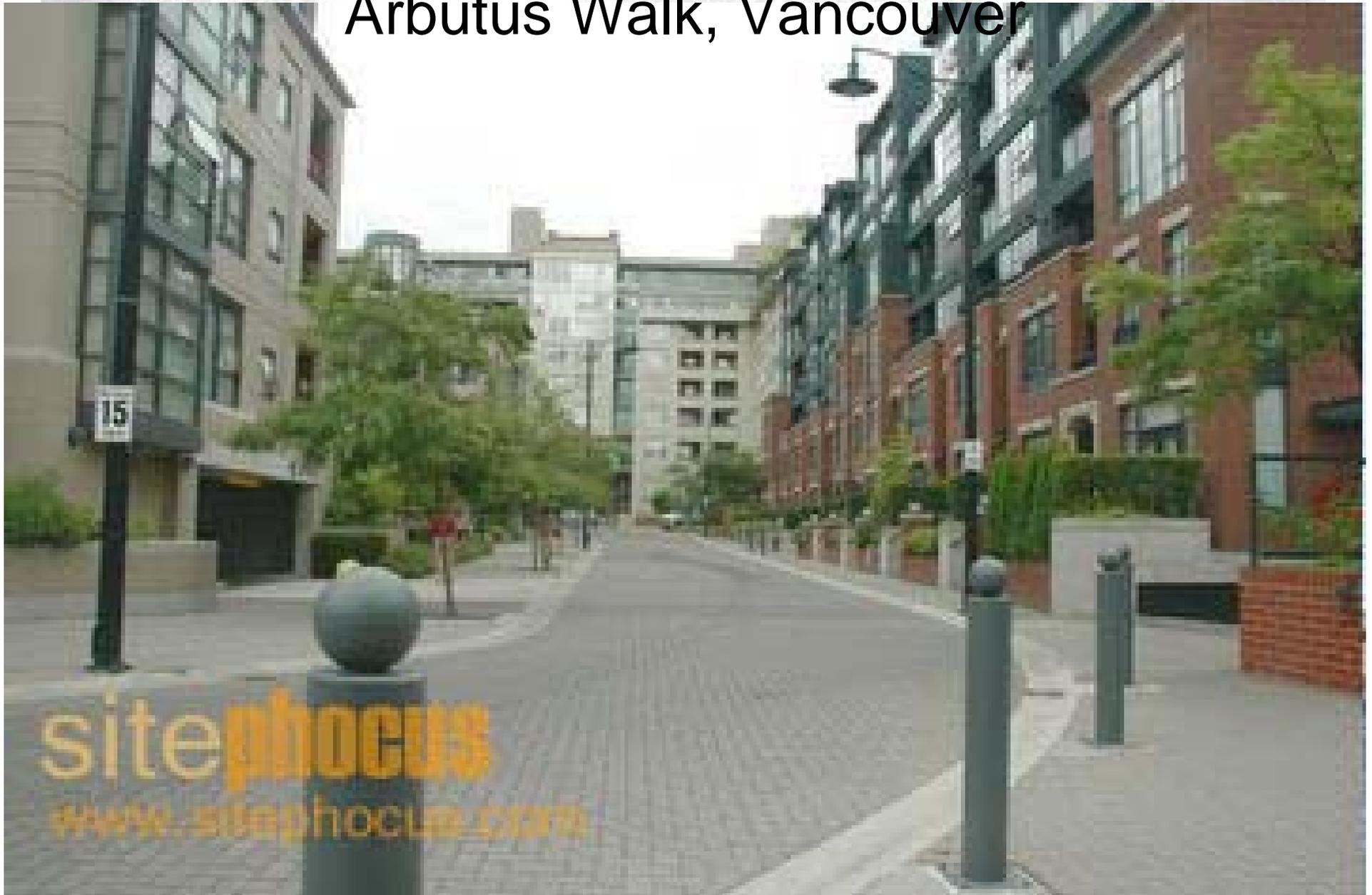
# *TOD* Chabanel





Inspiration de l'aménagement souhaité pour le secteur NJTO

## Arbutus Walk, Vancouver



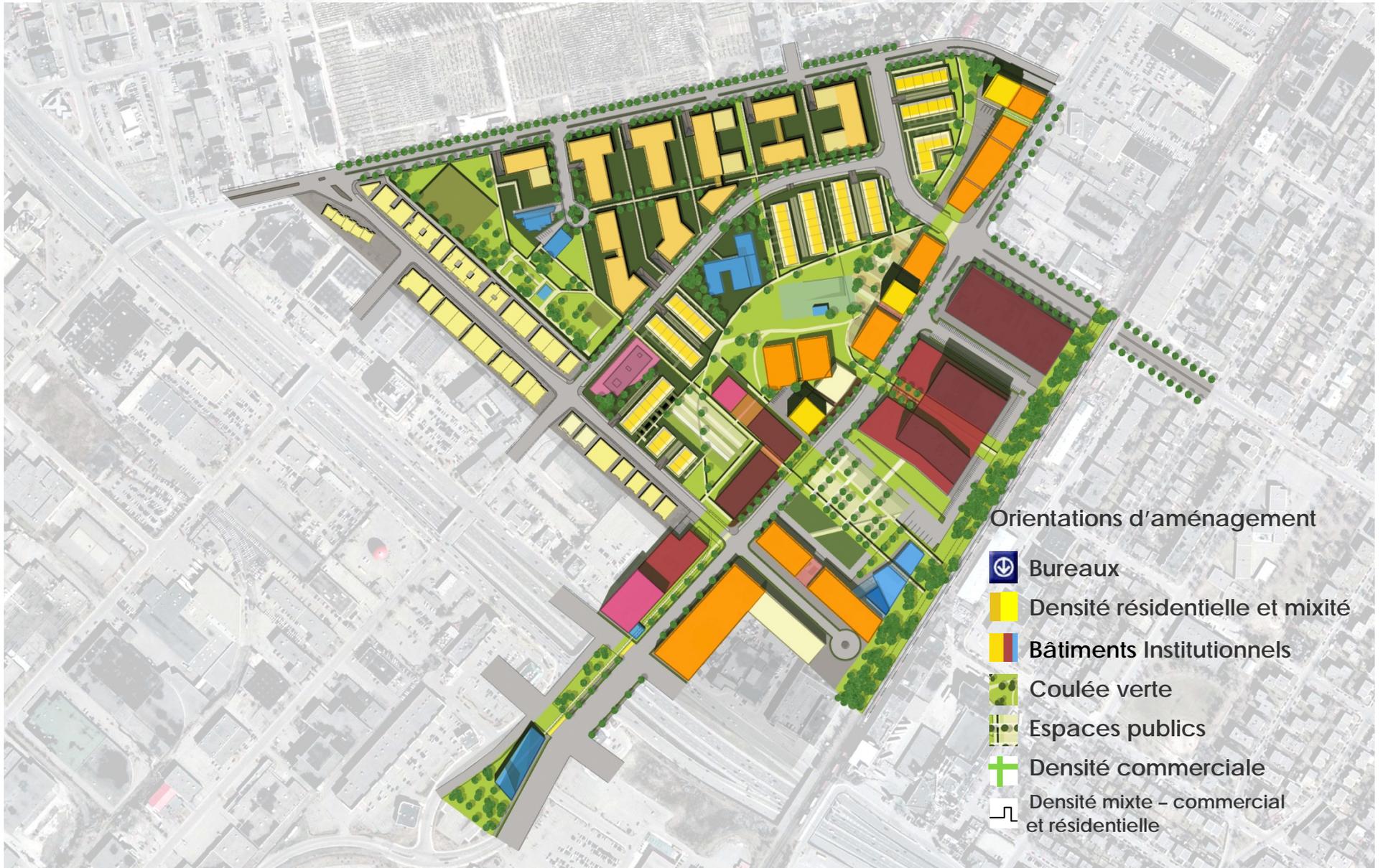




# 6. Concept d'aménagement : évolution et logiques de développement



# Plan concept - seconde proposition



# Plan concept - troisième proposition



# Aménagement proposé des rues Buchan et Paré





# **7. Illustration des possibilités du Plan directeur : Projets réalisés ou sous études**

# Projet Côté Ouest



2005



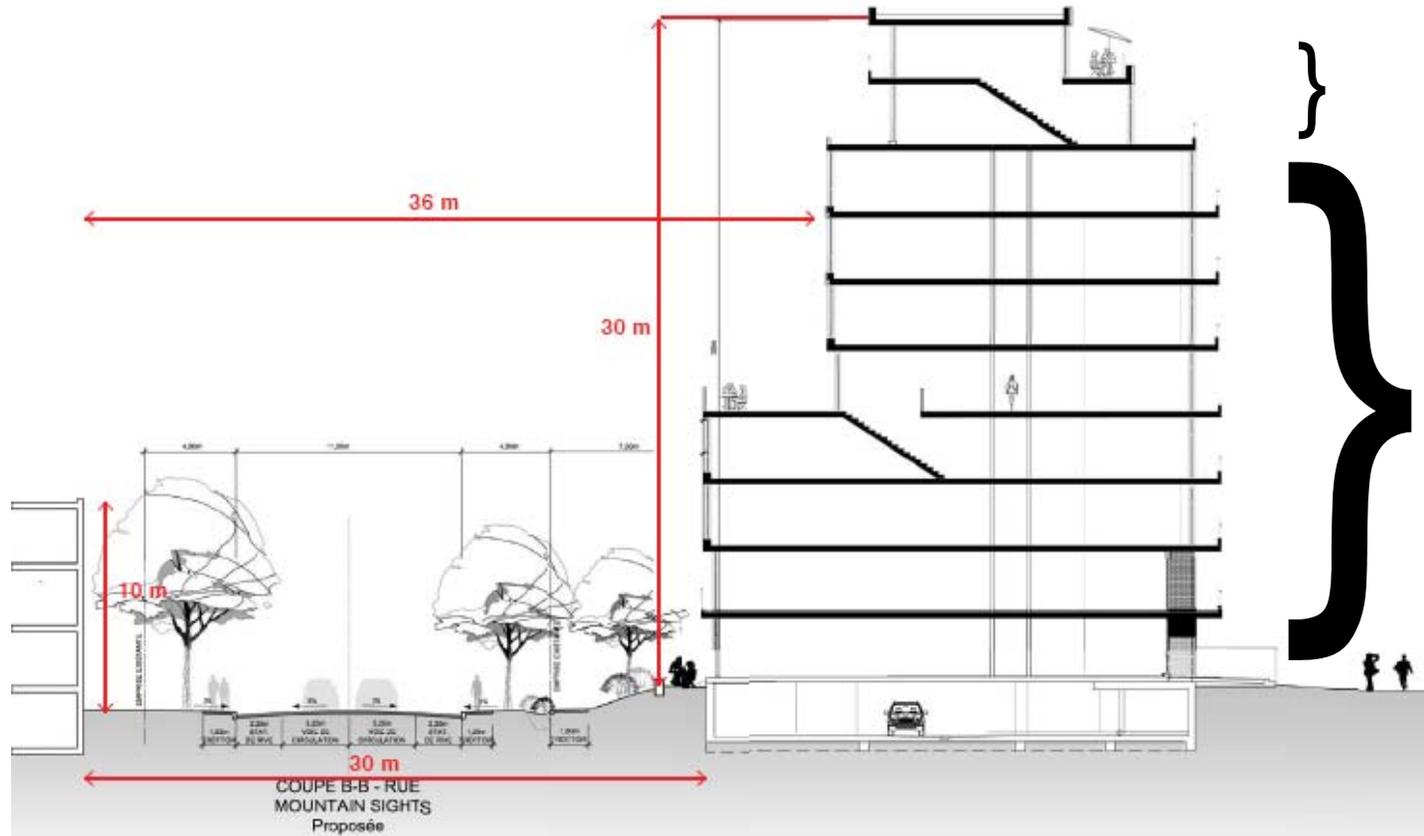
2008

# Plan de développement du site de Tricots dorés



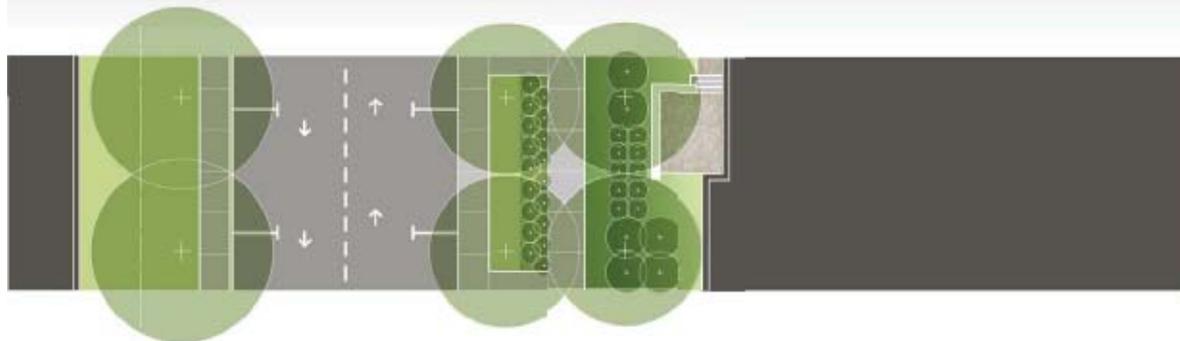
1. Ruelle piétonne
2. Placette commerciale
3. Cour intérieure
4. Ruelle de service
5. Accès au stationnement
6. Quai de livraison
7. Réseau vert piéton et cyclable
8. Placettes
9. Station de métro Namur

# Coupe du bâtiment de la phase 1 (Mtn Sights)



2 étages

8 étages



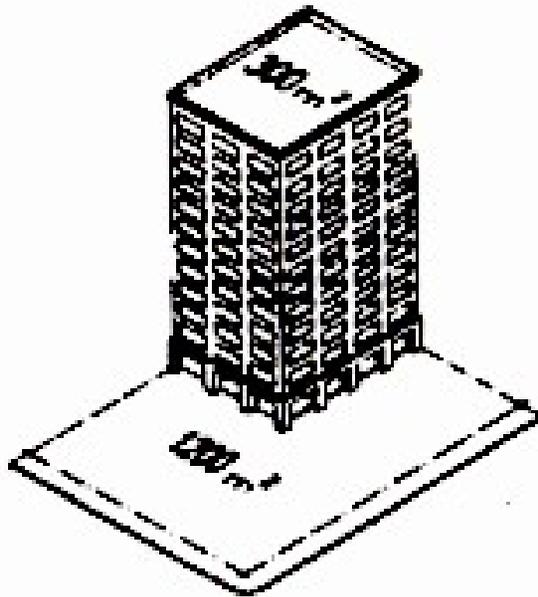


# 8. Mise en œuvre



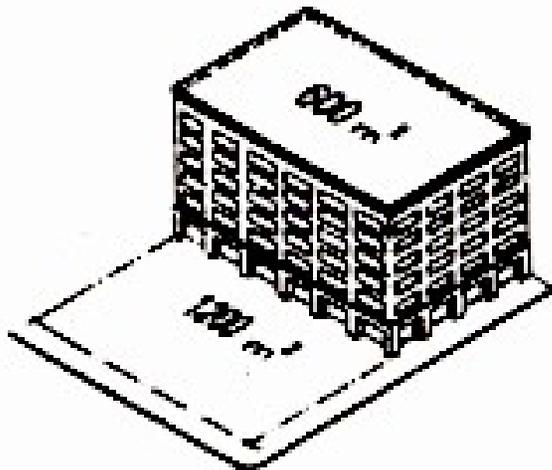
# Comparaison de densité

12 ÉTAGES



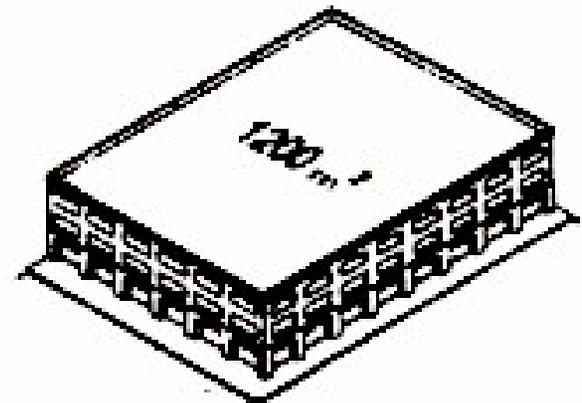
$$\frac{12 \times 300 \text{ m}^2}{1200 \text{ m}^2} = 3$$

6 ÉTAGES



$$\frac{6 \times 600 \text{ m}^2}{1200 \text{ m}^2} = 3$$

3 ÉTAGES



$$\frac{3 \times 1200 \text{ m}^2}{1200 \text{ m}^2} = 3$$



# Exemple de typologies possibles

## Habitations en terrasse

L'exploration développée ici démontre le potentiel d'un modèle d'habitation de trois étages sur une parcelle où chaque niveau possède un espace extérieur de dimension équivalente, une cour pour l'habitation du rez-de-chaussée et des terrasses aux niveaux supérieurs.

Nous nous limitons ici au développement d'un modèle dans la parcelle d'un îlot typique montréalais avec ruelle.

Comme il agit d'une densification de la parcelle, ces modèles pourraient être intéressants dans des conditions d'îlots plus profonds.

### PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Espaces extérieurs privés de grandes dimensions;  
Accès individualisés.

DÉCLINAISONS SUR LE MODÈLE TRIPLEX  
AVEC COUR ET TERRASSES

