

Secteur Namur-De la Savane

Enjeux et défis urbanistiques du redéveloppement



Gérard Beudet,

Urbaniste émérite et professeur titulaire

Chercheur associé, Observatoire de la mobilité durable et Observatoire Ivanhoé-Cambridge du développement urbain et immobilier, Institut d'urbanisme

Consultation publique sur le futur
**Quartier
Namur-Hippodrome**



Quelle est votre vision pour le futur quartier Namur-Hippodrome?

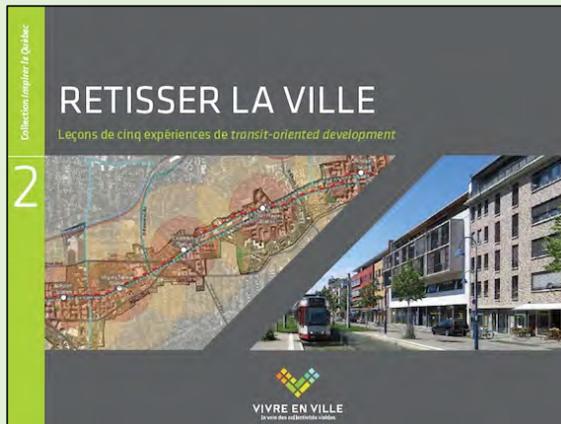
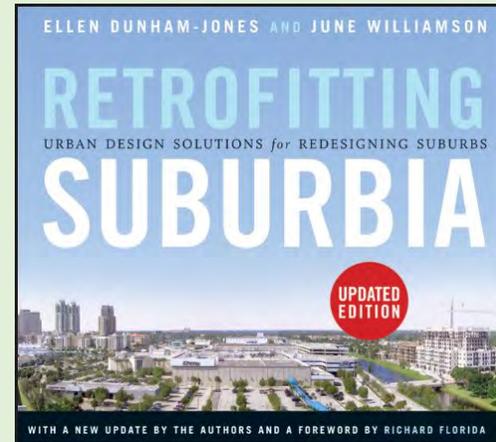
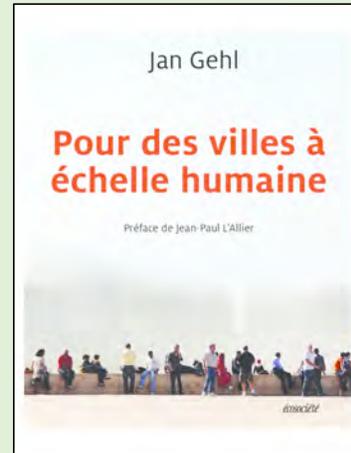
La Ville de Montréal souhaite requalifier le site de l'ancien hippodrome et des abords de la station de métro Namur. Elle propose d'y développer un milieu de vie complet, inclusif et carbo-neutre axé sur le transport actif et collectif. Plus de 6000 logements pourraient y être construits.

Cette consultation permettra de mieux comprendre les attentes et les besoins des citoyens et des acteurs du milieu afin de construire une vision commune pour ce futur quartier.

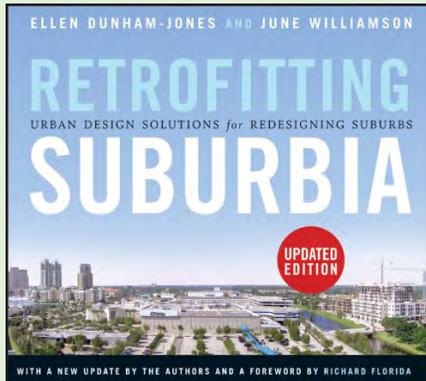
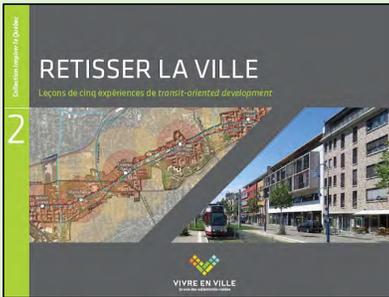
Participez!

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL
ocpm.qc.ca/hippodrome
English version available online

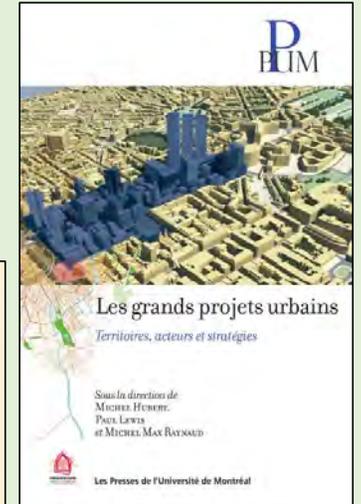
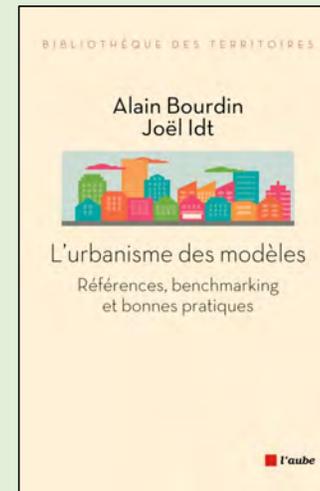
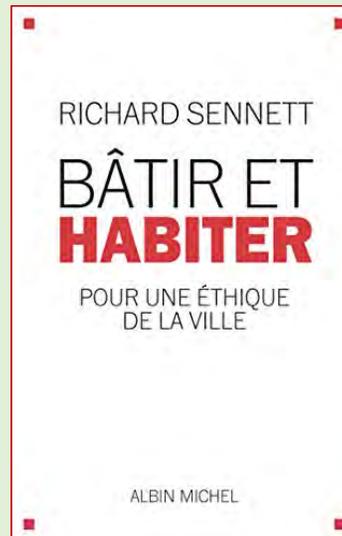
Le 23 janvier 2020



Le défi: conférer de l'urbanité à un milieu suburbain en tablant sur des savoir-faire éprouvés

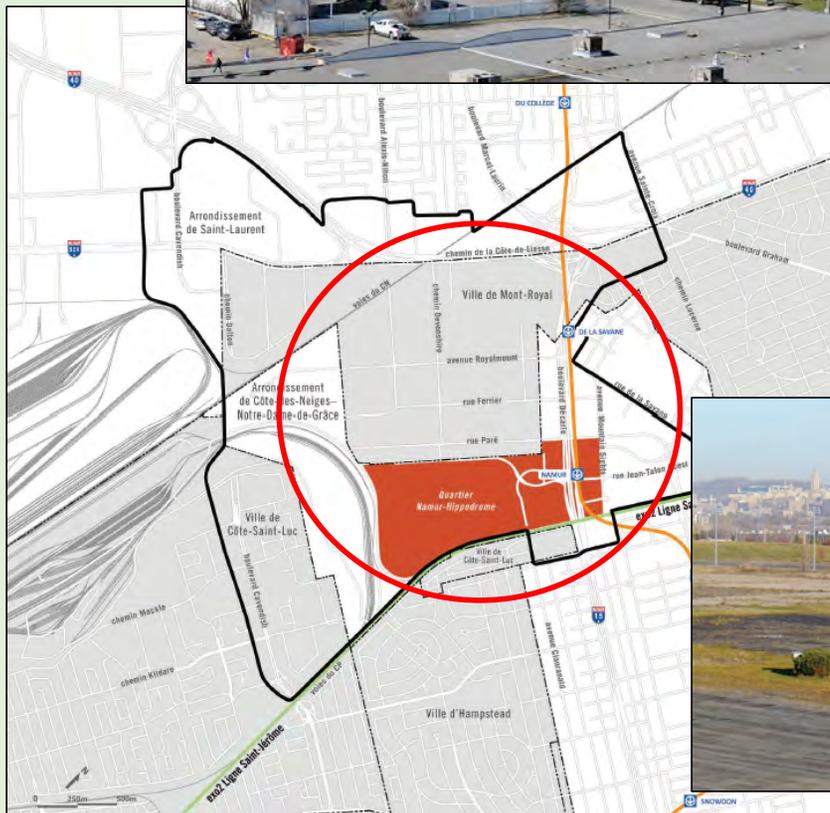


Du bon usage des savoir-faire éprouvés...





Le territoire en question



Un milieu suburbain situé au cœur de l'île de Montréal et enserré par les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges –Notre-Dame-de-Grâce ainsi que les Villes de Mont-Royal, Hampstead et Côte-Saint-Luc



Un secteur en transformation sans vision d'ensemble

Echéancier de développement

Court terme	Moyen terme	Long terme
5 ans	10 ans	15 ans et +
<ul style="list-style-type: none"> Le Triangle Westbury Carré Décarie Cité Mid-Town 5196-5200 de la Savane Bourdon Royalmount 	<ul style="list-style-type: none"> Urban center Mall Cavendish TOD Hodge TOD Mitchell 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en valeur du site de l'ancien hippodrome (début : 2023)



Enjeux et défis

- Érosion d'une partie d'un tissu de banlieue *hétéroclite*
- Présence d'importantes infrastructures de transport rendant difficile le désenclavement d'une interstice de quelque 250 ha
- Dynamique de redéveloppement par fragments davantage apparenté à une juxtaposition de projets immobiliers qu'à un véritable projet urbain
 - **malheureusement en cours**
- Sur-dépendance à l'automobile et absence de convivialité fonctionnelle et environnementale des parcours de mobilité active



- Changer l'image du secteur
- Éviter de confondre densité et urbanité
- Affirmer un leadership municipal en matière d'urbanisme
- Subordonner la dimension immobilière à une perspective urbanistique arrimée à une approche *design urbain*
- Faire des interventions publiques le fer de lance de la requalification du secteur

Un espace exceptionnel, ...vraiment ?



- 1965 - Achat de l'hippodrome par Paul Desmarais et Power Corporation
- 1970 - Achat de l'hippodrome par Campeau Corporation qui entend y réaliser un projet immobilier
- 1991 - Achat de l'hippodrome par la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) qui entend consacrer une partie du site à un développement résidentiel



Figure 1 : Localisation du secteur Namur-De la Savane, source : Ville de Montréal

- Or, pendant ce temps...
 - Ateliers Angus
 - Faubourg Québec
 - Marconi (VMR)
 - Faubourg des Récollets
 - Canadair/Bois franc
 - Griffintown
 - Bassin Peel
 - Ateliers municipaux Rosemont
 - Gare de triage Outremont



Extrait d'une carte de 1939
représentant les surfaces bâties en
1935 (archives Ville de Montréal)



Extrait d'une carte de 1939
(archives Ville de Montréal)

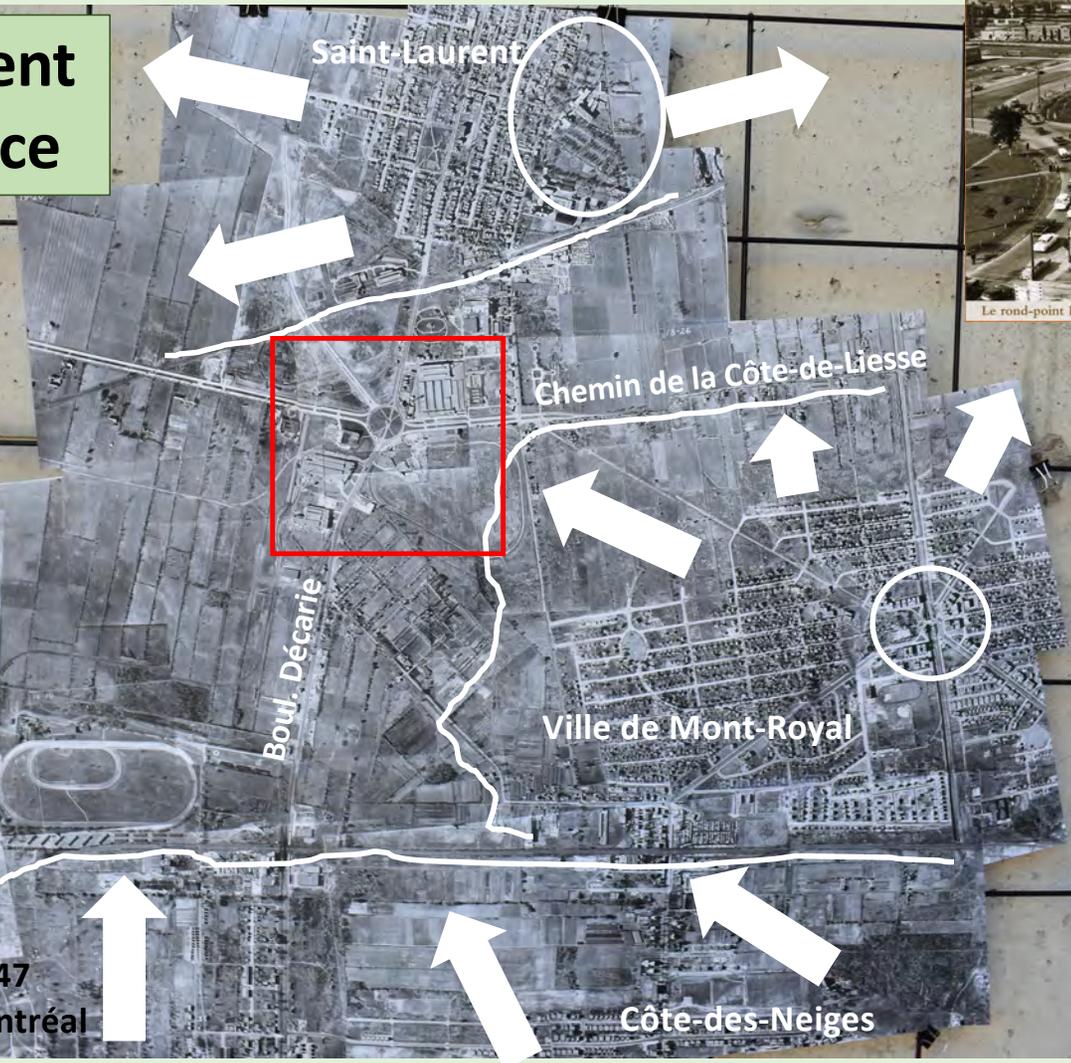
Un territoire caractéristique de la suburbanisation des Trente Glorieuses

Montréal en 1952
(archives Ville de Montréal)

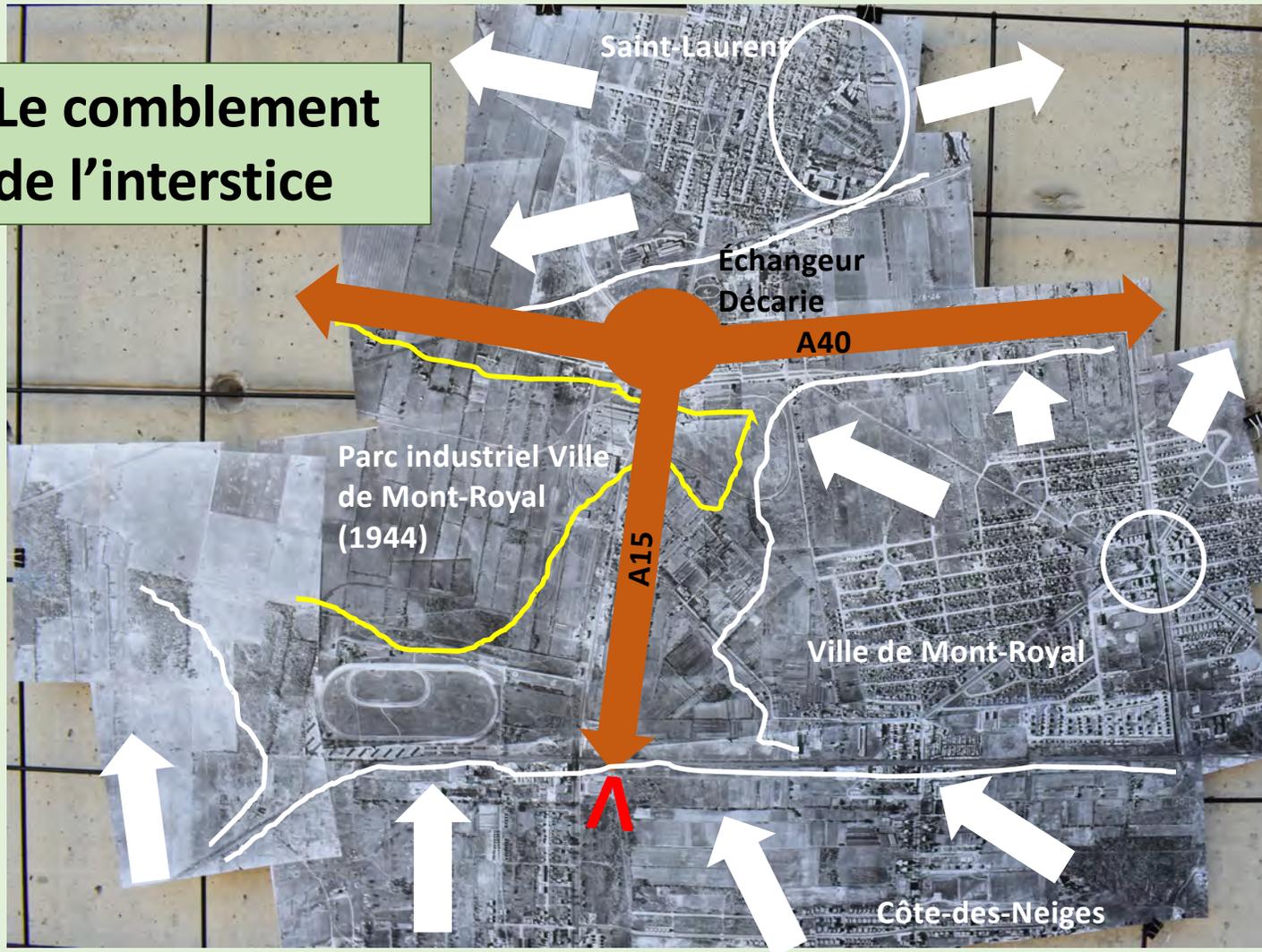
L'engendrement d'une interstice



Photos aériennes 1947
Archives Ville de Montréal



Le comblement de l'interstice



Échangeur Décarie



A15/boul. Décarie

L'axe Décarie: un boulevard *Taschereau/* *Curé-Labelle* montréalais



Un corridor resté le royaume de l'automobile malgré les transformations





La vitrine du secteur:
le doublon aurtroute intra-
urbaine/*strip* commercial



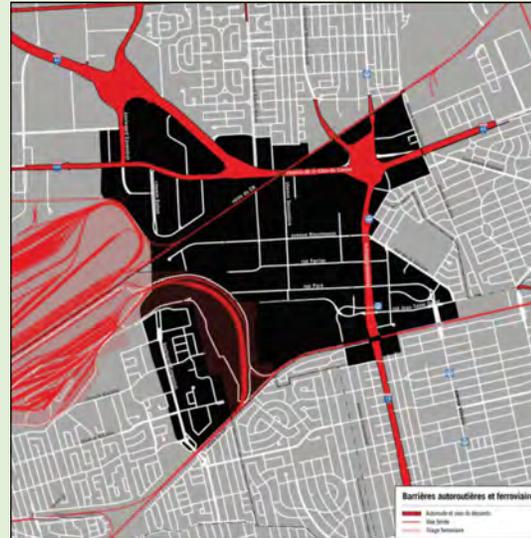
Un préalable: désenclaver et prioriser les modes collectifs et actifs de déplacement

Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane

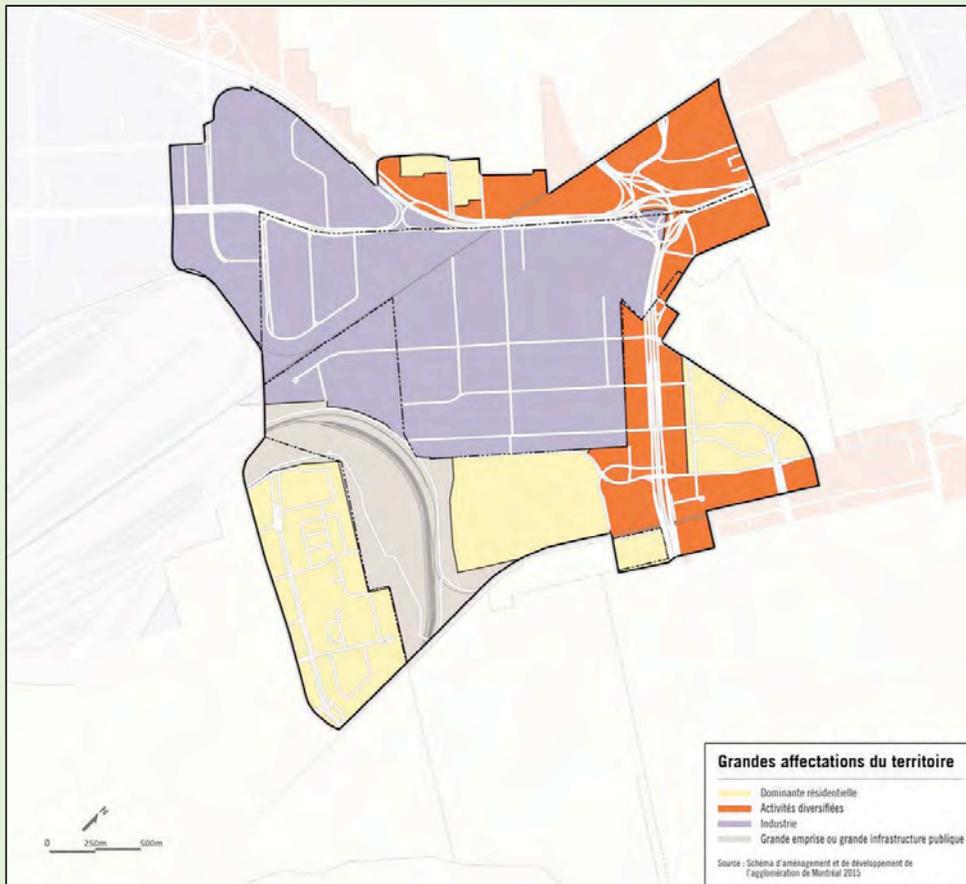
Présidé par Mme Florence Junca Adenot
Professeure associée en études urbaines et touristiques
et directrice du Forum Urba 2015 à l'UQAM



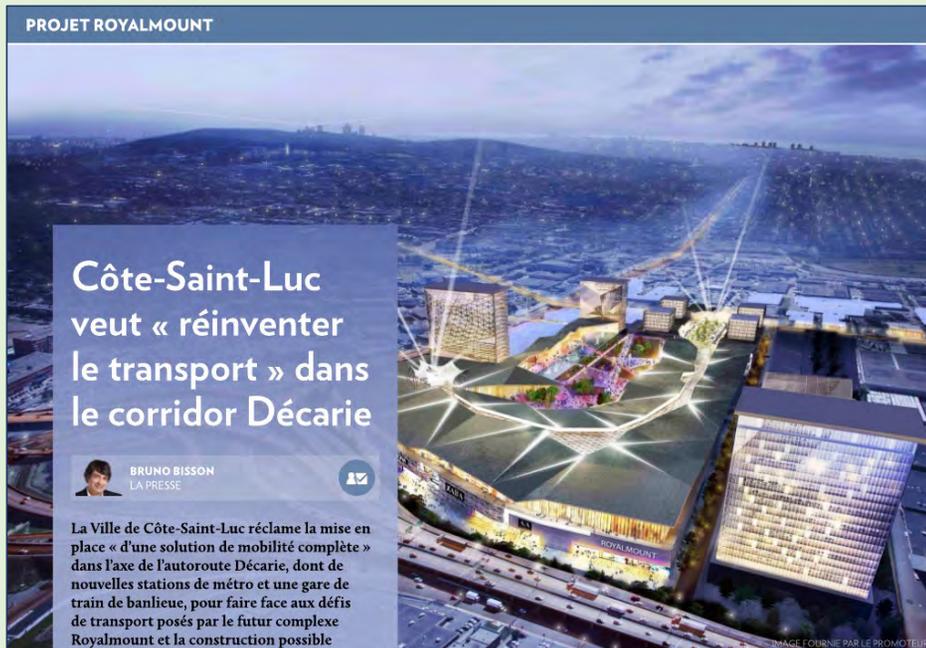
Mai 2019



Un territoire destination et de transit



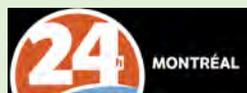
Les activités commerciales et industrielles reposent en
bonne partie sur des modes de transport lourds



Les coûts, les bénéfices et les conséquences négatives du désenclavement ne sont pas répartis de manière homogène

LA PRESSE

Le projet Royalmount générera 60 millions en taxes municipales, mais entraînera d'importants problèmes de congestion dans un secteur déjà connu pour ses bouchons et se fera sentir par les commerçants de l'ensemble de l'île.



Projet Royalmount: Montréal est «très préoccupée» par la congestion anticipée

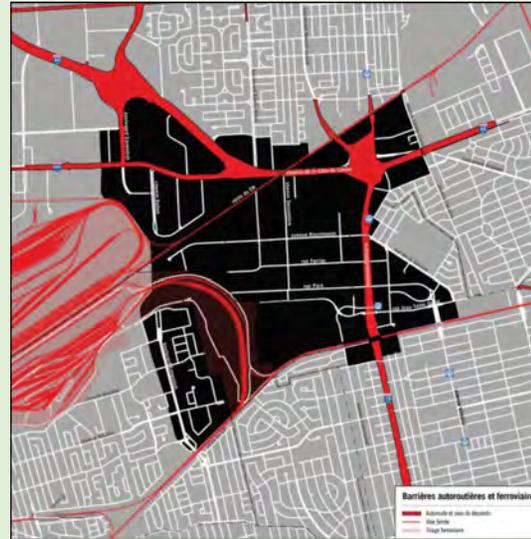
Un préalable: désenclaver et prioriser les modes collectifs et actifs de déplacement

Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane

Présidé par Mme Florence Junca Adenot
Professeure associée en études urbaines et touristiques
et directrice du Forum Urba 2015 à l'UQAM



Mai 2019



Jean-Marc Offner (1993)
« Les "effets structurants"
du transport : mythe
politique, mystification
scientifique », *L'Espace
géographique*, p. 233-242.



Se méfier de la pensée magique

Les infrastructures de
transport ne sont pas
d'emblée structurante; elles
le sont en certaines
circonstances et en certains
lieux

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

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

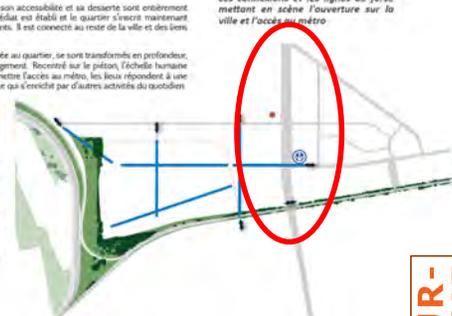
Nouvelle destination et branché sur le métro Namur, le quartier est entièrement desservi par une mobilité collective efficiente se déployant le long de lignes de force. Les points d'accès au transport collectif sont déployés à travers les différentes parties du quartier, permettant ainsi une desserte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

En dépit des hautes densités entourant le quartier, son accessibilité et sa desserte sont entièrement reusés. Un nouveau rapport avec l'environnement immédiat est établi et le quartier s'inscrit maintenant dans des réseaux de transport actif et collectif performants. Il est connecté au reste de la ville et des lieux, sans fonctionner que seuls sont déployés.

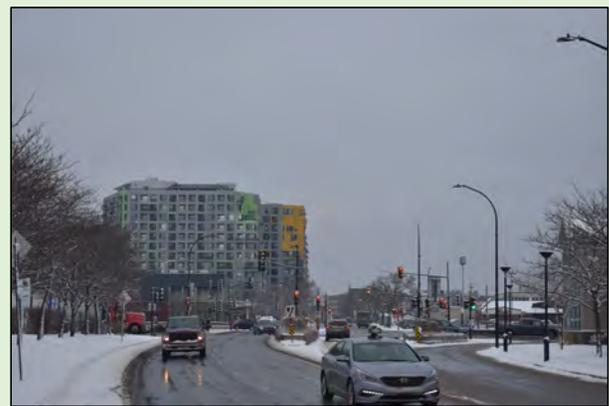
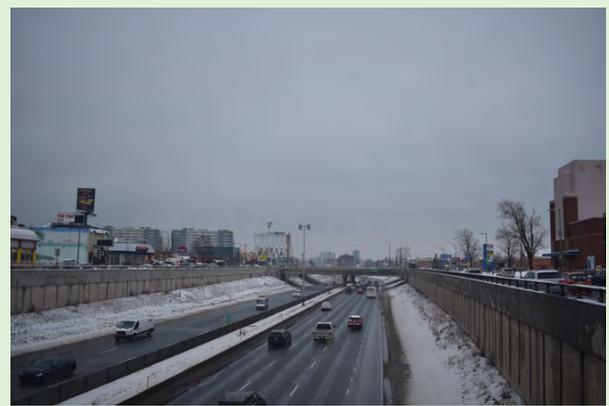
Les abords de la station de métro, principale porte d'entrée au quartier, se sont transformés en profondeur, opérant un tournant en matière de mobilité et d'aménagement. Recroisé sur le pédon, l'échelle humaine y est rétablie. Véritable « hub de vie », en plus de permettre l'accès au métro, les lieux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



Fuursport, Amsterdam, Pays Bas
Source : Landhuis



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



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

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

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

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



Le déploiement des espaces verts et des lieux publics

QUARTIER NAMUR-HIPPODROME
 DOCUMENT D'INFORMATION
 OCTOBRE 2019
 Montréal



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



Congestion routière sur les réseaux local et supérieur



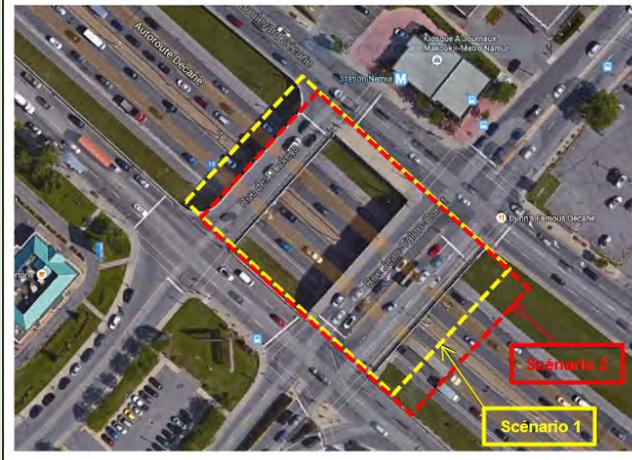
Rue Jean-Talon Ouest aux abords de la station de métro Namur

Comment composer avec cette fracture et cette image très négative ?



Proposition de recouvrement limité (90 m) de la tranchée à la hauteur de la station de métro Namur

Figure 3-2 Plan de localisation du projet

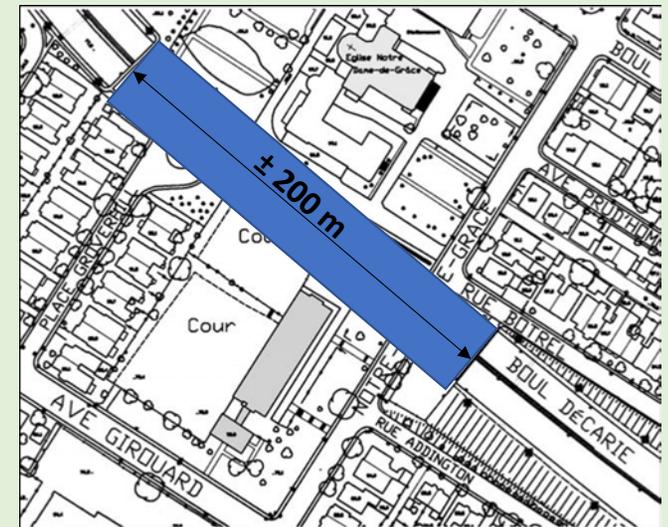


Segment de l'autoroute recouverte au voisinage de l'Église Notre-Dame-de-Grâce



Le recouvrement total ou partiel: une solution qui s'est imposée au cours des dernières décennies

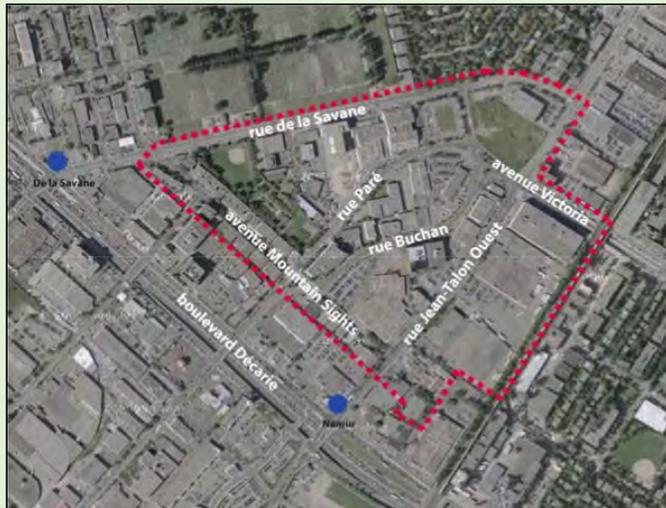
Recouvrement d'un segment de l'autoroute Ville-Marie au voisinage de la station Champ-de-Mars



Saura-t-on éviter la juxtaposition d'enclaves résidentielles ? Quel rôle entend jouer la Ville de Montréal ?



Le Triangle, un projet inachevé



**Un environnement
immédiat de piètre
qualité**



Catalyse Urbaine
architecture et paysage
Lauréat du concours de
design (2011)



Quelques questions pour cadrer la réflexion

- Échelle, limites et vocation(s) du quartier ?
- Échelle, limites et vocation(s) des unités de voisinage ?
- Type de mixité socio-fonctionnelle ?
 - Horizontale, verticale ?
 - Par immeuble, par îlot, par voisinage ?
- Type de trames viaires et parcellaires ?
- Degré de perméabilité entre les entités souhaitable et réalisable ?
- Modalités de cohabitation socio-fonctionnelle actuelles et futures ?
- Pertinence des acquisitions et des remembrements ?

