

CARACTÉRISATION FONCTIONNELLE ET PAYSAGÈRE
DU SECTEUR DE PLANIFICATION

NAMUR – DE LA SAVANE

Rapport final

11 juillet 2018
F00444A-008

Montréal 

fahey

1 // Contexte	1	4 // Potentiels et contraintes	37
1.1 // Territoire d'étude.....	3	4.1 // Objectif de développement des transports collectifs et actifs	38
2 // Genèse du lieu	5	4.2 // Corridor de biodiversité Cavendish/Darlington.....	39
2.1 // Tracés fondateurs	6	4.3 // Intersections et entrées charretières	40
2.2 // Les grands projets de transport métropolitain.....	12	4.4 // Réaménagement des rues	41
2.3 // Le déclin et le redéveloppement.....	16	4.5 // Les antennes d'aiguillage	42
3 // Espaces publics existants	19	4.6 // Les liens existants et proposés	43
3.1 // Caractéristiques des espaces publics existants	20	5 // Secteurs prioritaires	47
3.2 // La composition des rues types	21	5.1 // Le Boulevard Décarie et les abords du métro Namur	49
3.3 // Le Boulevard Décarie	26	5.2 // Site de l'ancien hippodrome	56
3.4 // Tronçon du boulevard Décarie au nord de la bretelle d'accès à l'autoroute	28	5.3 // Structure des espaces publics proposés.....	63
3.5 // Les abords de la station de métro De la Savane.....	29	6 // Conclusion	73
3.6 // Le secteur de l'hippodrome.....	31		
3.7 // Les abords de la station de métro Namur	32		
3.8 // Le triangle	34		

Consultant – Fahey et associés

François Rioux, architecte, chargé de projet
Eva Davila, designer urbain
Charles Bennett, urbaniste
Mario Talluto, designer urbain et illustrateur 3D
Andréa Nicolas-Cloutier, designer graphique

En collaboration avec

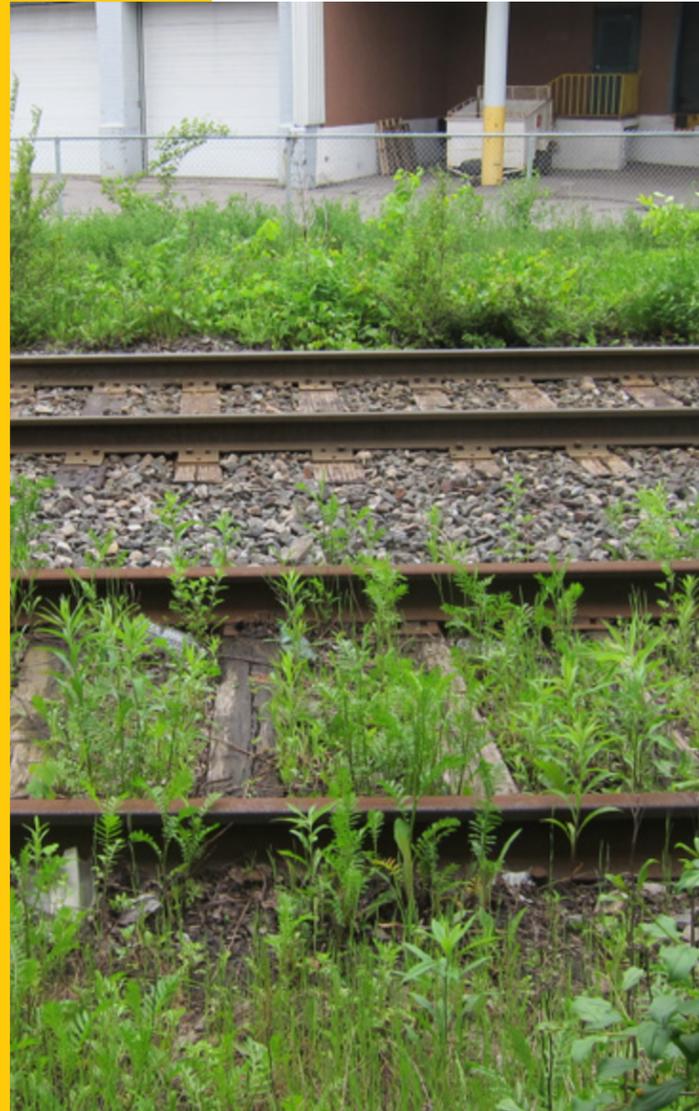
Charles Ormsby, ingénieur, chargé de discipline, ARUP
Sylvana Hochet, ingénieure, ARUP
Jonathan Cha, urbanologue

Ville de Montréal – Service de la mise en valeur du territoire

Karim Charef, conseiller en aménagement, chargé de projet
Maude Ladouceur, urbaniste, conseillère en aménagement
Martin Bégin, architecte



AMÉLIORER LE DOMAINE PUBLIC ET
DIVERSIFIER LES ACTIVITÉS URBAINES
AXÉES SUR UNE UTILISATION ACCRUE
DU TRANSPORT COLLECTIF



1

// Contexte

1.1 // Territoire d'étude3

Fahey et associés a été mandatée par la Ville de Montréal afin de réaliser une caractérisation fonctionnelle et paysagère du secteur de planification Namur-De la Savane. L'objectif général étant d'orienter la transformation de ce territoire en vue d'améliorer le domaine public et de diversifier les activités urbaines axées sur une utilisation accrue du transport collectif.

D'une superficie de 700 hectares, le territoire d'étude, l'un des secteurs de planification stratégique désignés par le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal, est morcelé en plusieurs zones en raison notamment de la présence d'importantes infrastructures autoroutières et ferroviaires. La fonction industrielle est prédominante et l'ensemble du secteur est fortement influencé par la circulation véhiculaire lourde et de transit. Le tout ayant un impact sur l'aménagement du domaine public.

L'implantation future du projet urbain multifonctionnel (hôtels, commerces, bureaux, divertissements, restaurants, etc.) Royalmount ainsi que le redéveloppement du site de l'ancien hippodrome et des abords de la station de métro Namur offre toutefois l'occasion de réfléchir à la configuration des espaces publics afin d'augmenter l'attractivité du secteur et la qualité du domaine public. La présence des stations de métro Namur et De la Savane devrait notamment orienter cette transformation vers la création de milieux de vie favorisant la sécurité et le confort des déplacements actifs et collectifs.

MÉTHODOLOGIE

Le mandat s'est déroulé en trois étapes qui ont permis de faire un survol du secteur tout en orientant l'analyse des potentiels et contraintes à certains secteurs prioritaires. La première étape a permis de bien comprendre l'évolution du secteur ainsi que l'utilisation actuelle du domaine public. Dans un deuxième temps, une évaluation des potentiels et contraintes a permis de déterminer les améliorations possibles pouvant être effectuées sur le domaine public. La dernière étape a mis l'accent sur l'analyse des propositions de transformation pour les secteurs prioritaires du boulevard Décarie, des abords de la station de métro Namur et du site de l'ancien hippodrome.

Tout au long du mandat, le chargé de projet de Fahey et associés a travaillé en étroite collaboration avec l'équipe du Service de la mise en valeur du territoire. À chaque étape, une présentation des résultats a été faite au comité de suivi. Ce rapport cumule l'ensemble des données présentées et des résultats obtenus. Les recommandations émises dans ce rapport tout en respectant les orientations émises par la Ville de Montréal sont à titre préliminaire. Elles devront être validées par des études plus exhaustives.

L'orientation des cartes et plans dans ce document est conforme à l'usage montréalais qui fait pointer le boulevard Décarie vers le nord, plutôt qu'à la réalité géographique.

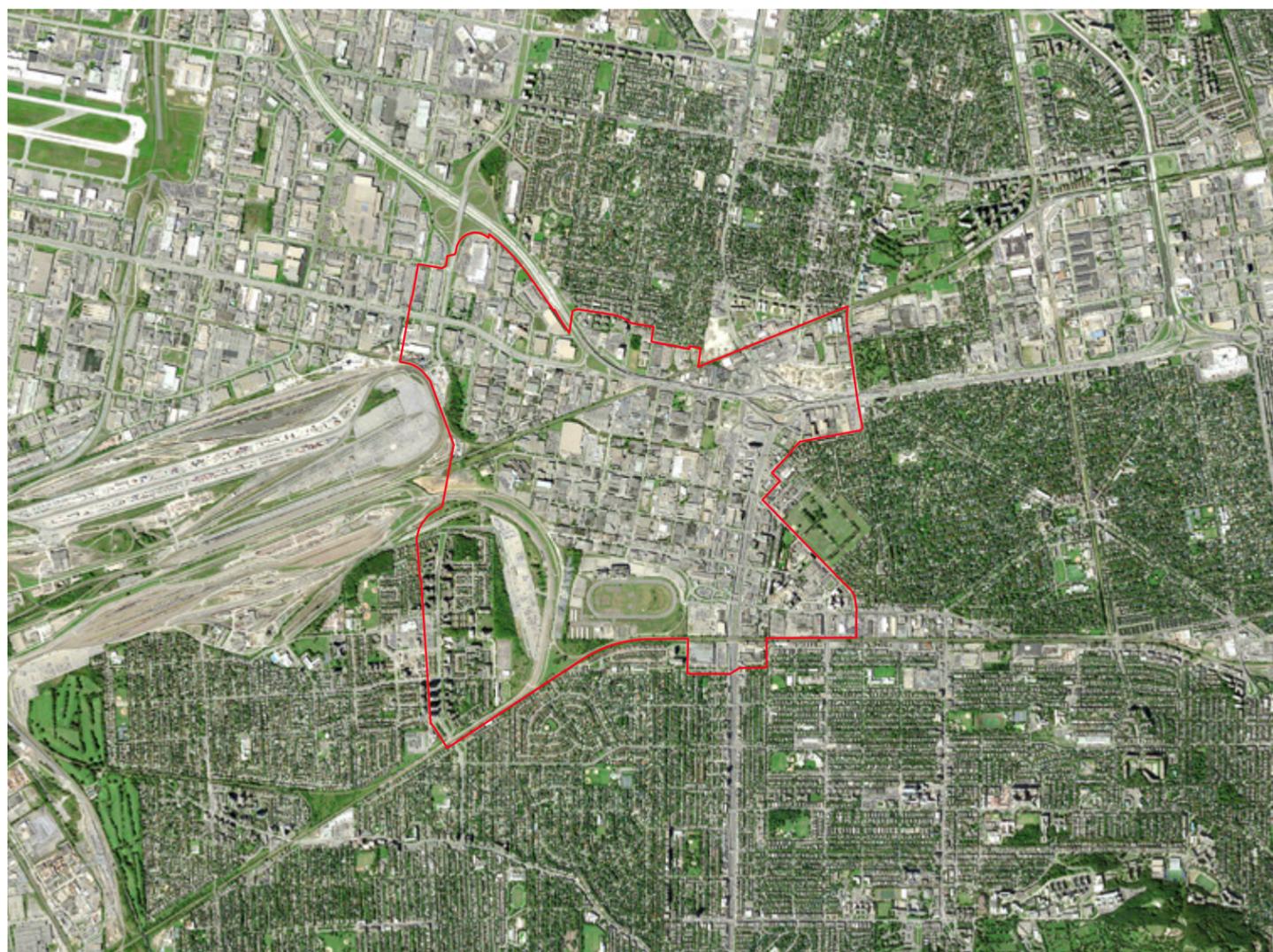
À moins d'indication contraire ou lorsque les crédits ne sont pas identifiés, les images, photos et plans sont réalisés par Fahey et associés ou la Ville de Montréal.



1.1 TERRITOIRE D'ÉTUDE

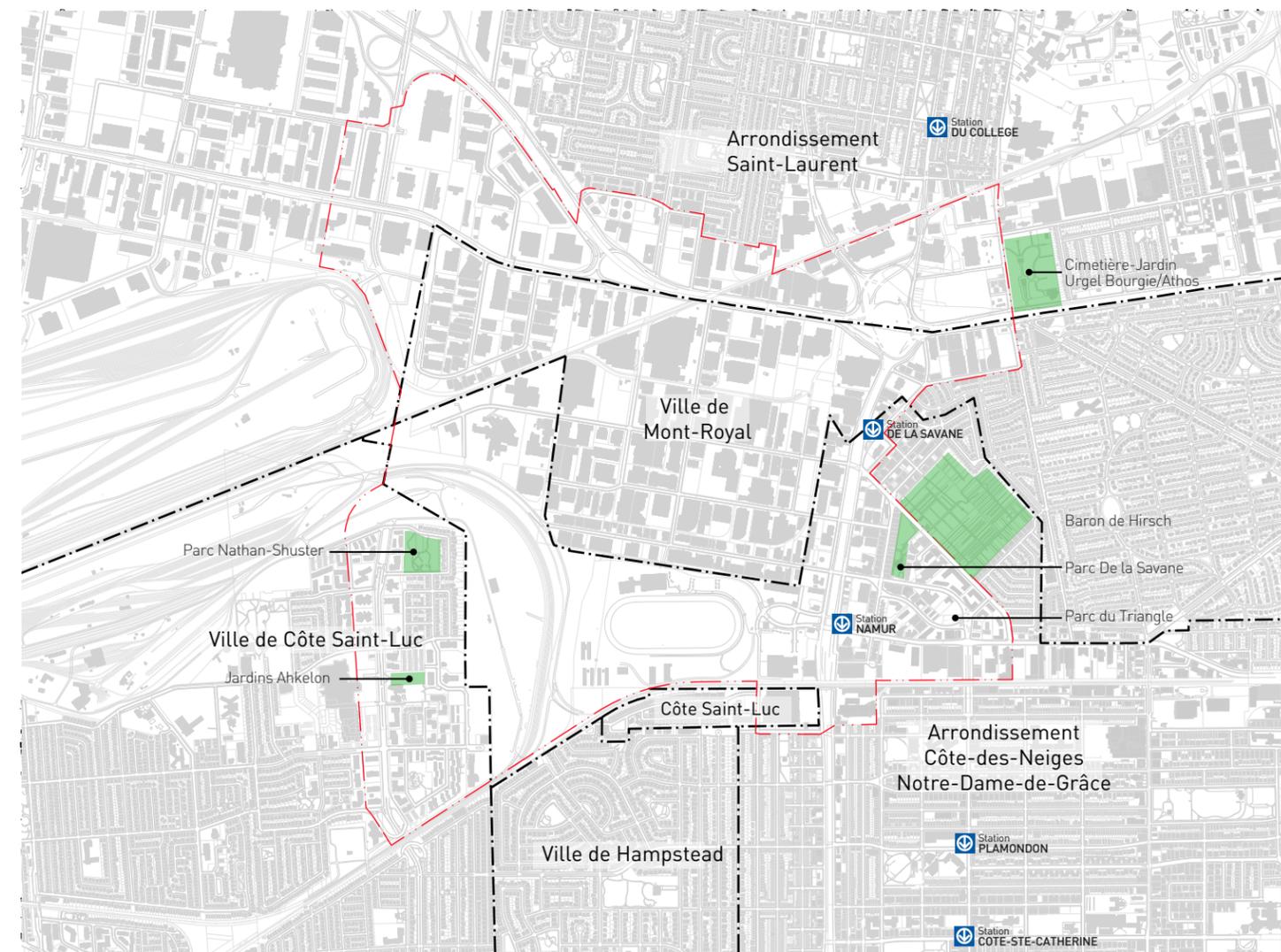
Le territoire d'étude est marqué par de nombreuses limites administratives. Il inclut les municipalités de Ville de Mont-Royal et Côte-Saint-Luc ainsi que les arrondissements Saint-Laurent et Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce de Montréal. Il est traversé par une ligne de métro (la ligne orange), par de grandes structures autoroutières (l'autoroute Décarie, l'autoroute Métropolitaine) et par les voies ferroviaires du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN). Ces dernières structures imposantes fragmentent, enclavent et isolent le secteur.

Bien que bordé par des quartiers résidentiels, le territoire d'étude est essentiellement commercial et industriel dans ses usages. La photographie aérienne démontre bien la présence importante de surfaces minéralisées. En effet, le secteur est caractérisé par son absence de parcs et d'espaces naturels végétalisés. Seulement quelques espaces verts d'accès public sont présents à l'intérieur des limites du secteur, soit les parcs du Triangle (en réalisation) et parc De la Savane dans le secteur du Triangle et les parcs Nathan-Shuster et Jardin Ashkelon dans la Ville de Côte-St-Luc. De plus, deux cimetières longent ses limites est (Baron de Hirsch et Cimetière-Jardin Urgel Bourgie/Athos).



Territoire à l'étude (source : Google maps)

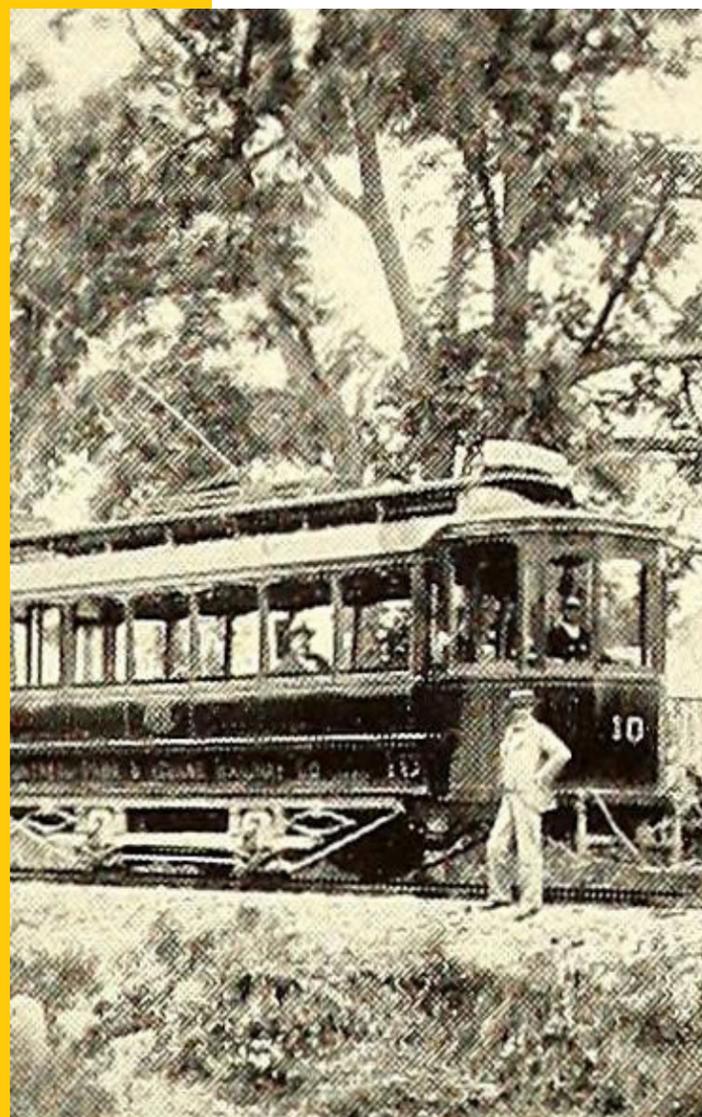
LE SECTEUR DE PLANIFICATION NAMUR-DE LA SAVANE EST UN IMMENSE « ÎLOT DE CHALEUR » QUI CONTRASTE AVEC LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS TRÈS VERDOYANTS QUI LE JOUXTENT. IL N'EXISTE PAS DE STRUCTURE D'ESPACES PUBLICS FORMELLE DANS LE SECTEUR.



Limites municipales



JUSQU'AU DÉBUT DES ANNÉES 1900,
LE TERRITOIRE DEMEURE UN VILLAGE
D'AGRICULTEURS, UNE CAMPAGNE PEU
HABITÉE



2

// Genèse du lieu

2.1 // Tracés fondateurs	6
2.2 // Les grands projets de transport métropolitain.....	12
2.3 // Le déclin et le redéveloppement	16

La genèse du lieu peut se présenter en trois grandes phases de développement :

1. Les tracés fondateurs sur les bases des terres agricoles et de l'implantation du premier hippodrome;
2. Les grands projets de transport métropolitain et le développement de la structure urbaine actuelle;
3. Le déclin et redéveloppement de certaines parties du secteur de planification.

2.1 TRACÉS FONDATEURS

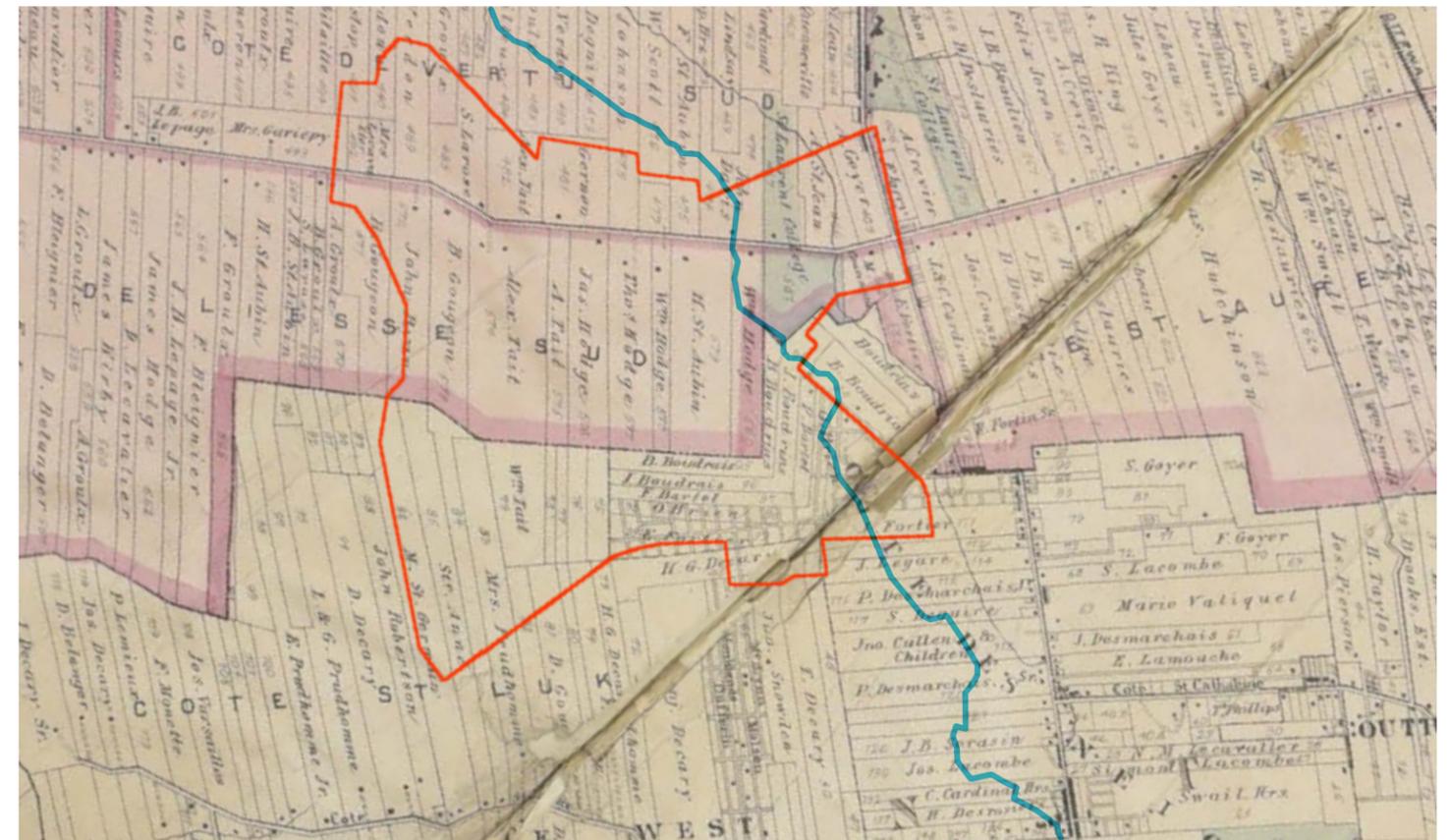
Au 17^e siècle, les Sulpiciens concèdent gratuitement, en échange de redevances, des terres à des colons français afin qu'ils défrichent, cultivent et habitent ce territoire. Situées sur le coteau Saint-Pierre, ces terres comprennent cédrières, frênières, lacs et ruisseaux. L'un des premiers à s'installer sur ces terres est Jean Décarie qui possèdera une grande portion du territoire. Ce territoire étant fertile, il sera surnommé « le verger de Montréal ».

Pendant plus de 200 ans, quelques familles y pratiquent l'agriculture. Avant 1850, il n'y a pas ou peu de développement au nord du chemin de la Côte-Saint-Luc. Un ruisseau traverse le territoire du nord au sud jusqu'au mont Royal dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges. Cela explique l'origine de l'orientation perpendiculaire est-ouest des terres appartenant à de nombreuses familles canadiennes-françaises, dont les Desmarchais, Lacombe, Valiquet, Fortier, Légaré et Deguire dans Notre-Dame-de-Grâce et Côte-des-Neiges.

Le parcours du ruisseau explique également l'orientation singulière des terres Boudrias et dont le cimetière et la rue De la Savane en sont encore des témoins aujourd'hui. L'essentiel de notre territoire est cependant davantage lié à la logique de la Côte-de-Liesse avec des terres orientées nord-sud. Cette fois, ce sont plutôt des propriétaires anglophones qui les ont occupés : Aubin, Hodge, Tait, Gougeon, Ryan.



Archives de la Ville de Montréal, P501-1_07op, page 90



Archives de la Ville de Montréal, P501-1_07op, pages 98-99

2.1.1 UN PARCELLAIRE SINGULIER ISSU DU TRACÉ DES FERMES ANCESTRALES

Jusqu'au début des années 1900, le territoire demeure un village d'agriculteurs, une campagne peu habitée. Les derniers vergers et terres cultivées disparaîtront vers 1930, alors remplacés par des maisons jumelées et des édifices de rapport dans Notre-Dame-de-Grâce. Ce quartier annexé à Montréal en 1910 deviendra l'un des plus peuplés de la ville. Le premier quart du siècle correspond au passage d'un milieu rural à une banlieue verdoyante pour ce secteur au sud du territoire d'étude. Celui-ci demeure essentiellement agricole jusque dans les années 1950.

La progression de la banlieue est bien visible avec les lotissements des cités-jardins de Ville Mont-Royal et d'Hampstead. Deux développements linéaires retiennent l'attention :

- ▶ Celui de l'avenue Mountain Sights caractérisée par un décroché vraisemblablement créée par le passage de la ligne de tramway qui suit les anciennes limites de la municipalité;
- ▶ Celui de Ville Saint-Laurent caractérisé par la rencontre de deux parcelaires formant un triangle.

Ces lotissements sont reliés par la montée Saint-Laurent dans la poursuite de la rue puis du boulevard Décarie. Une emprise du Canadien Pacifique coupe à travers les champs et le lotissement de Saint-Laurent. Un autre développement est imaginé à l'est autour d'une avenue Centrale et de la rue Market (Jean-Talon), mais ne verra pas le jour.



1918 - Carte de la Ville de Montréal, Archives de la Ville de Montréal

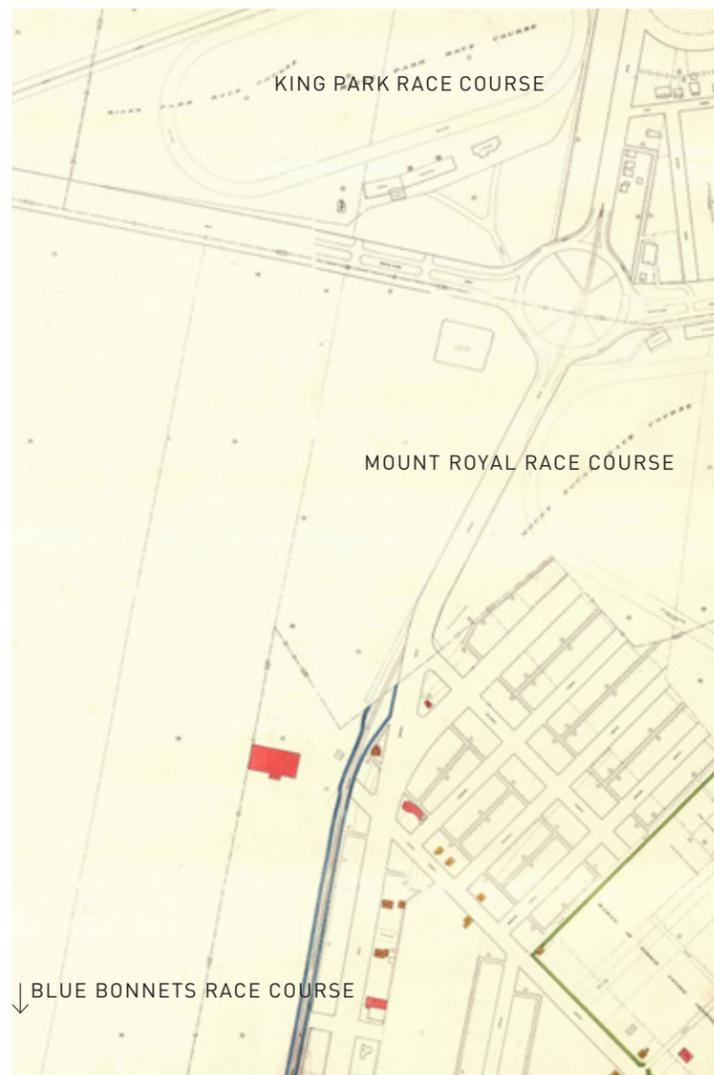


1949 - Photo aérienne. Ville de Montréal, Service d'urbanisme

2.1.2 L'HIPPODROME À LA CAMPAGNE

L'hippodrome Blue Bonnets est déménagé au cœur du secteur en 1906. Une ligne de tramway de la Montreal Park and Island est prolongée en 1908 à travers la ferme Décarie afin de desservir la clientèle de l'hippodrome. Elle relie le Montreal Jockey Club au centre-ville et se dirige ensuite vers Cartierville puis vers le parc Belmont ouvert en 1923. Pendant plusieurs décennies, l'hippodrome est entouré de champs. Le Jockey Club Hotel et certains services sur le boulevard Décarie desservent la clientèle attirée par les courses de chevaux.

En 1949, le territoire est encore un assemblage de projets non aboutis. Les cités-jardins d'Hampstead et de Ville Mont-Royal poursuivent le développement de leurs plans d'ensemble alors que le «parkway» de la Côte-de-Liesse s'arrête subitement à la jonction du cimetière Sainte-Croix et de l'axe central de Ville Mont-Royal (à l'emplacement de l'autoroute métropolitaine).



1949 - Ville de Montréal, Service d'urbanisme



Vers 1907 - Tribune populaire, hippodrome Blue Bonnets, Musée McCord.



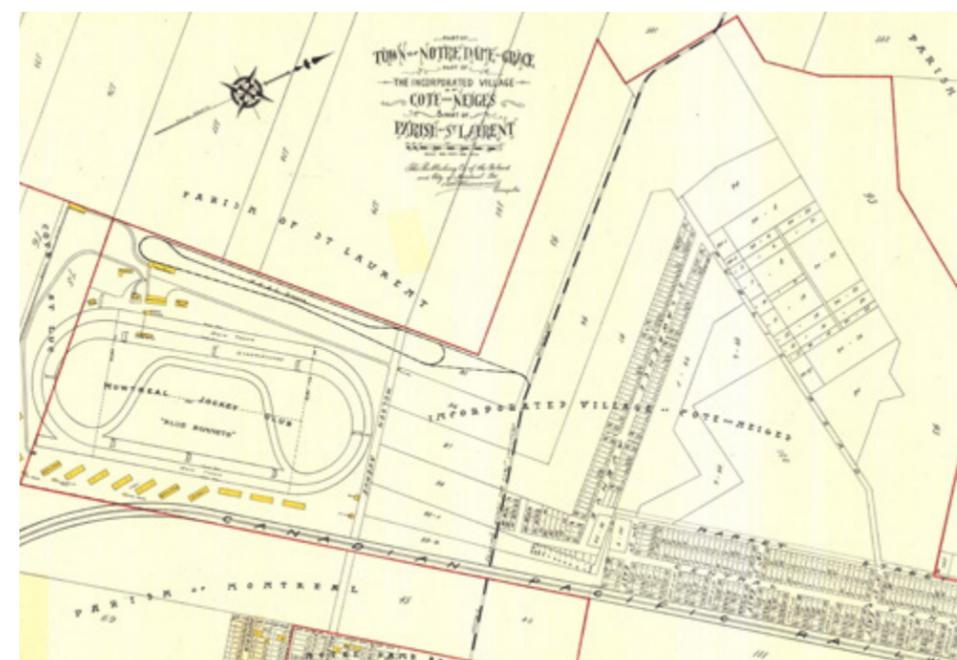
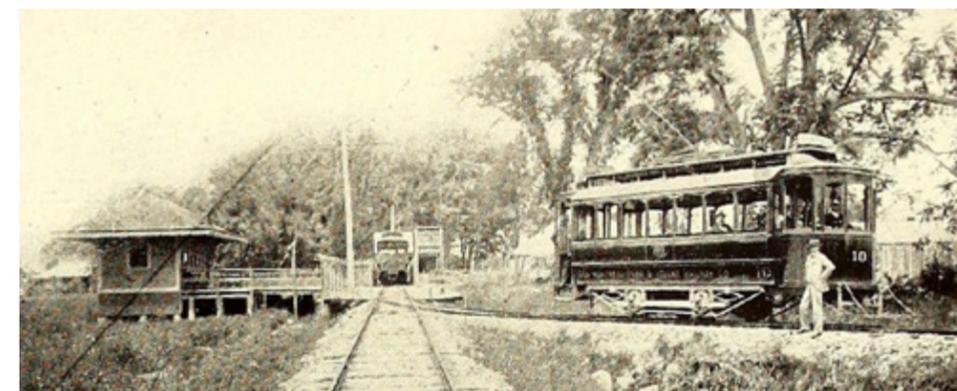
Vers 1907 - Tribune du Jockey Club et tribune populaire, hippodrome Blue Bonnets, Musée McCord.



1939 - Mount. Royal Race Track. BANQ. Fonds Conrad Poirier, HORSE RACING. , 15 JUILLET 1939, Cote : P48, S1, P4035.jpg



Vers 1907-09 - Tribune des membres du Jockey Club, hippodrome Blue Bonnets, Musée McCord.



1907 - Carte de Côte-des-Neiges, The Atlas Publishing Co. Ltd., BANQ.

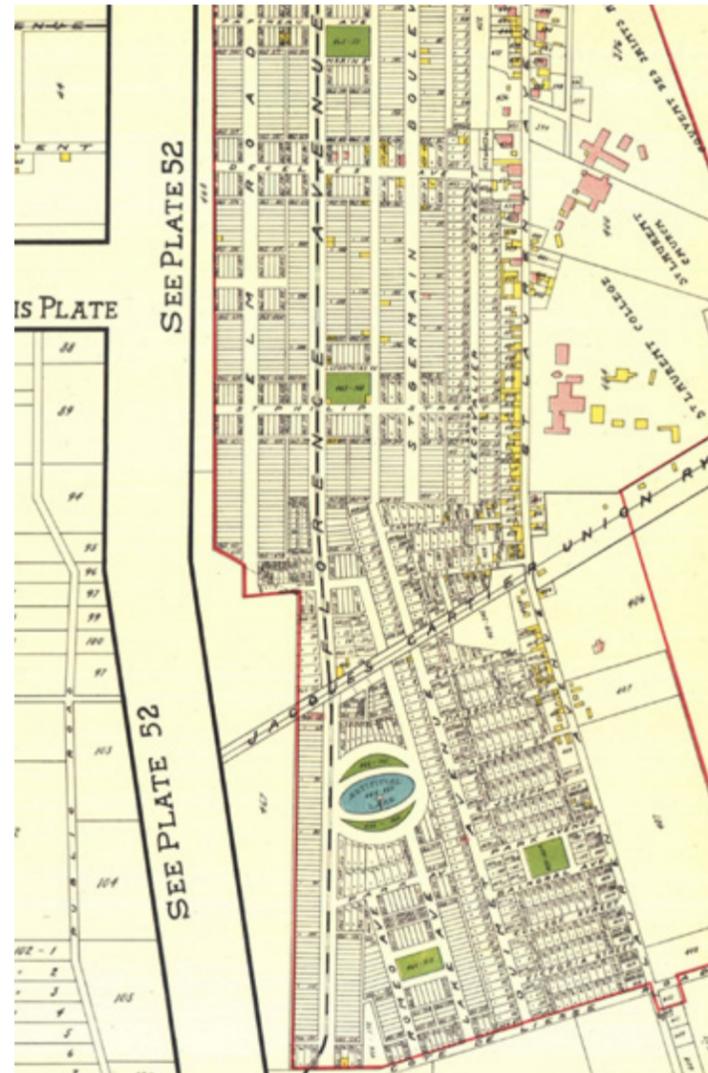
Deux autres champs de courses se situent à Saint-Laurent (King Park Race Course) et à Mont-Royal (Mount-Royal Race Course). On observe sur la carte de 1907 que la ligne de tramway a défini le tracé de l'autoroute Décarie. La ligne suivait les limites du village de Côte-des-Neiges. À cette époque, le cadastre de Mountain Sights est déjà formalisé et le cimetière déjà présent. Il y a eu plusieurs tentatives de lotissement le long de la voie ferrée (Market Street et Central Street), mais cette zone ne sera développée que bien plus tard avec des activités industrielles plutôt que résidentielles.

2.1.3 UN ENVIRONNEMENT PAYSAGER RECHERCHÉ DISPARU

Plusieurs aménagements d'intérêt sont réalisés au début du XX^e siècle dans la portion nord de ce territoire. Plusieurs d'entre eux sont attribués au plus célèbre architecte paysagiste canadien Frederick Gage Todd. On y retrouve le lotissement et les parcs de Ville Mont-Royal, le cimetière Sainte-Croix (cimetière jardin et complexe funéraire Montréal Urgel Bourgie / Athos) et deux squares planifiés à Ville Saint-Laurent. Le parc du petit lac d'argent est une création originale à la fois classique dans sa forme et sa superficie et pittoresque dans le traitement du pavillon et de l'île centrale. Les gens peuvent même s'y baigner à l'époque. Aujourd'hui disparu, il rappelle les ambitions et les moyens de Saint-Laurent au début du XX^e siècle et est significatif dans l'histoire de l'architecture de paysage à Montréal.



1949 - Le parc du petit lac d'argent.



1907 - Pinsoneault, A.R. Atlas of the island and city of Montreal and Ile Bizard a compilation of the most recent cadastral plans from the book of reference.



1935 - Pavillon du petit lac d'argent.



1944 - Pavillon du petit lac d'argent.



1944 - Pavillon du petit lac d'argent.

2.1.4 LE BOULEVARD DÉCARIE COMME LIEU DE DIVERTISSEMENT

Plusieurs restaurants ouvrent de grands pavillons pittoresques pour accueillir les visiteurs (Ruby Foo's, Bill Wong, Piazza Tomasso, Orange Julep, Miss Montreal). Ces implantations pavillonnaires isolées les unes des autres le long d'un boulevard Décarie, encore peu développé, ajoutent à l'attrait du secteur de Blue Bonnets. Les restaurants se modernisent dans les années 1950 et 1960, des concessionnaires automobiles s'ajoutent à l'offre sans oublier les «drive-in» dont le célèbre Orange Julep qui est reconstruit en 1966. Les restaurants et commerces situés en recul de la rue sont agrémentés de grandes enseignes lumineuses qui participent au caractère de strip. L'environnement du boulevard Décarie est l'endroit à la mode pour sortir, boire et manger.



Le restaurant Piazza Tomasso ouvert en 1934 sur le boulevard Décarie.



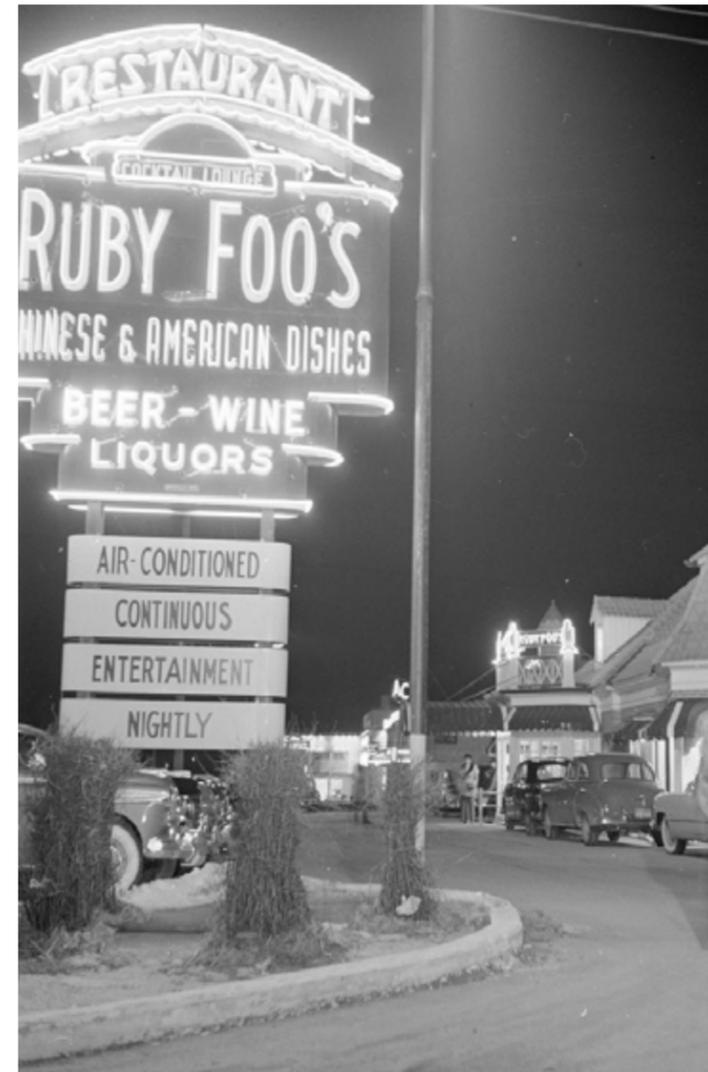
Le restaurant Ruby foo's, Carte postale, Bibliothèque et Archives Canada E005477035.



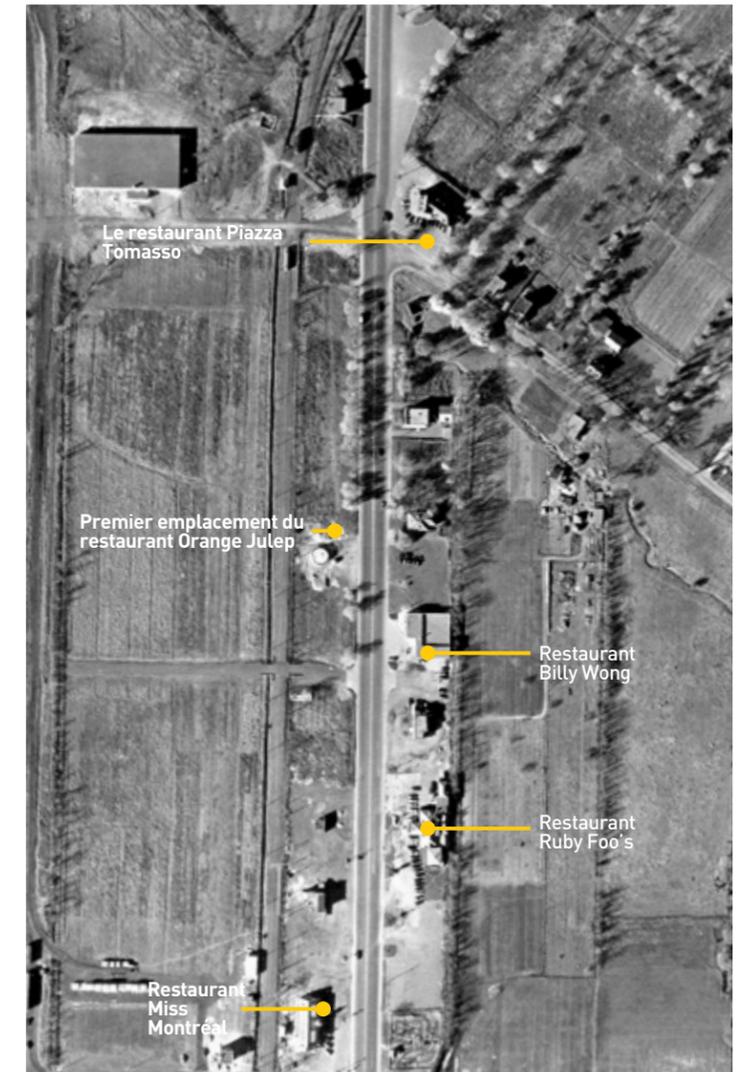
Soirée au restaurant Ruby Foo's.



Présentation du personnel du restaurant Ruby Foo's.



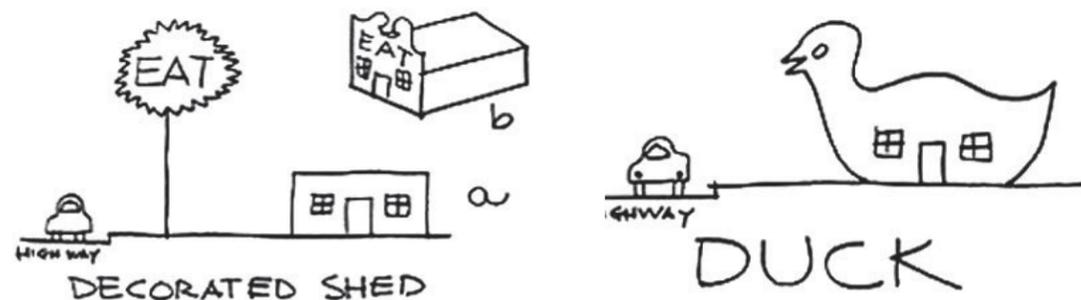
Le restaurant Ruby foo's. Archive de la Ville de Montréal.



1949 - Photo aérienne. Ville de Montréal, Service d'urbanisme

L'élargissement du boulevard Décarie dans les années 1960 démolit toute la portion ouest de l'ancienne rue. C'est donc du côté est que persistent certaines implantations, fonctions et enseignes typiques du Montréal moderne et des belles années de Blue Bonnets.

À cette époque, l'esprit de divertissement du boulevard Décarie est poussé au point où l'identité des bâtiments est représentée à même leur forme et non juste par leur enseigne. Cette situation de bâtiment comme emblème identitaire est décrite par Robert Venturi dans son livre *Learning from Las Vegas* où le canard fait référence à un bâtiment dont l'implantation, la structure et le programme sont submergés et déformés par une forme symbolique globale. Les autres bâtiments (shed) décorés ressemblent plus à des structures génériques qui ne peuvent exister sans signes et autres ornements appliqués pour se faire voir. Cet esprit très en vogue aux États-Unis à l'époque se retrouve dans le cadre bâti présent de part et d'autre de l'autoroute Décarie et plus particulièrement avec le bâtiment d'Orange Julep.



Extrait de *Learning from Las Vegas, The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, Robert Venturi, Denise Scott Brown and Steven Izenour May 1977.



Orange Julep. Archives de la Ville de Montréal. VM94-A0162-018.png



1947 - Restaurant Miss Montreal sur le boulevard Décarie à Montréal. BANQ Fonds Poirier, Conrad, 1912-1968. Cote: P48,S1,P15156, juillet 1947.



1949 - Le concessionnaire Blue Bonnets Automobile BANQ, Fonds Conrad Poirier. Cote: P48-S1-P17489



1949 - Le Blue Bonnets Automobile BANQ, Fonds Conrad Poirier. Cote: P48,S1,P17422.



Exemples d'enseignes et de bâtiments inspirés du concept Decorated Shed.



2.2 LES GRANDS PROJETS DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

2.2.1 LE PLAISIR DE LA PROMENADE EN AUTOMOBILE ET EN TRAMWAY

L'aménagement du boulevard de plaisance ou «parkway» de la Côte-de-Liesse et du rond-point Décarie montre la vision de faire place à la voiture dans le paysage et de proposer une expérience paysagère de qualité. Le prolongement du boulevard Décarie jusqu'à Jean-Talon en 1932 puis jusqu'à la Côte-de-Liesse dans les années 1940 permet de raccorder un réseau de circulation important et de faciliter l'accès des Montréalais à ce territoire.



1949 - Photo aérienne. Ville de Montréal, Service d'urbanisme



1949 - Passage du tramway au-dessus de la voie ferrée du CP. On voit l'ancien viaduc du boulevard Décarie



1957 - Photo aérienne. Vue en direction sud dans l'axe du boulevard Décarie



1957 - Passage du tramway au-dessus de la voie ferrée du CP. On voit l'ancien viaduc du boulevard Décarie.



1957 - Photo aérienne. Rond-point Décarie



1949 - Photo aérienne. Ville de Montréal, Service d'urbanisme

2.2.2 LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE DÉCARIE

La construction de la nouvelle autoroute en tranchée s'inscrit dans les volontés de doter Montréal d'un système de voies rapides périphériques et de faire de Montréal la métropole moderne dans le contexte de la tenue de l'Expo 67. Déjà dans les années 1940, des industries imposantes, telle Canada Dry, s'étaient implantées au rond-point Décarie. À partir des années 1960, toute la portion ouest et nord du territoire s'industrialise au détriment des pistes de course, des espaces naturels, des terres agricoles et des aménagements paysagers.



Superposition du tracé de l'autoroute actuelle sur la photo aérienne de 1949
Source : Archives de la Ville de Montréal



Source : Archives de la Ville de Montréal



1970 - Autoroute Décarie. Fonds Poirier, Conrad.

2.2.3 UN SITE CARACTÉRISÉ PAR L'IMPLANTATION D'IMPORTANTES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

La «genèse» montre bien que le développement du secteur a été généré par l'implantation d'importantes infrastructures de transport. Historiquement, le secteur est premièrement traversé par une ligne de tramway menant à la ville de Saint-Laurent, dont une boucle permet d'accéder au site Blue Bonnets, et, dans un deuxième temps, par l'aménagement du boulevard Décarie transformé éventuellement en autoroute marquant la trame urbaine.

C'est en dernier lieu que le prolongement de la ligne orange du métro s'implante dans le même axe. L'implantation des stations de métro n'a toutefois pas le même impact sur le développement du secteur que les tracés routiers. Aujourd'hui, les deux stations du secteur sont parmi les moins achalandées du réseau, le secteur restant axé principalement sur les déplacements véhiculaires.

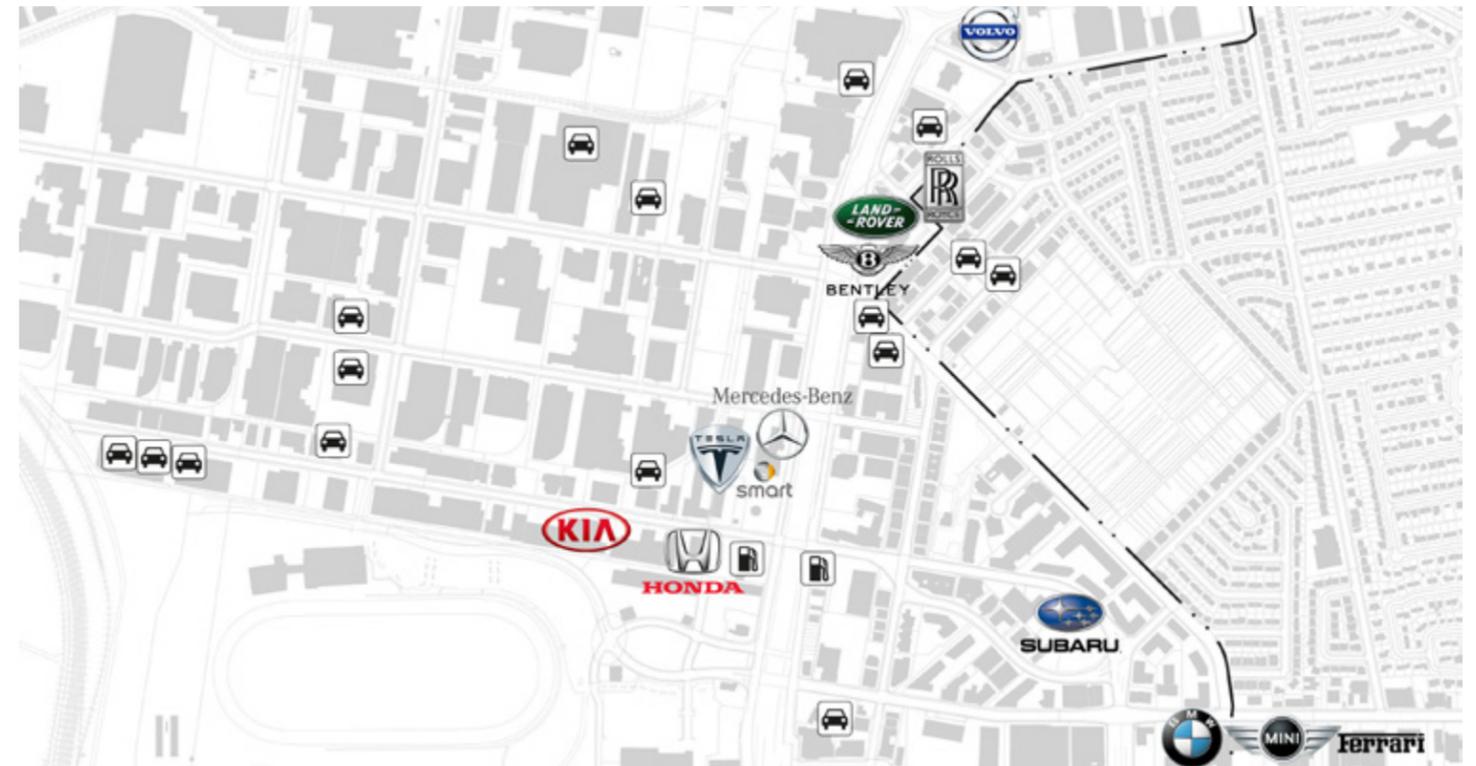
Revue historique de l'implantation des grandes infrastructures de transport ayant marqué le territoire



Depuis, le secteur est fortement imprégné par le «mythe» de l'automobile. Il existe une permanence d'un point de vue des usages et l'on peut noter encore aujourd'hui une multitude de concessionnaires et de services liés à l'auto. À titre d'exemple, Orange Julep devient de manière hebdomadaire le rendez-vous des amateurs et propriétaires de vieilles voitures qui peuvent échanger tout en les exposants.



Le stationnement d'Orange Julep envahi par des voitures anciennes



Carte recensant les concessionnaires, les commerces et les services liés à l'automobile

PARALLÈLEMENT, CE LIEU QUI ADHÉRAIT AUTREFOIS À UNE VISION PROGRESSISTE EST DEvenu AUJOURD'HUI UN ENFER DE CONGESTION.



L'autoroute Décarie en 2017

2.3 LE DÉCLIN ET LE REDÉVELOPPEMENT

Jusqu'au milieu du XXe siècle, le secteur de planification Namur-De la Savane était majoritairement composé de terres agricoles malgré la présence de l'hippodrome et une connexion rapide par train et tramway au centre-ville de Montréal. L'urbanisation du secteur s'est par la suite intensifiée avec le développement des infrastructures lourdes de transports ferroviaires et autoroutiers. Ces infrastructures ont favorisé le développement des zones industrielles de ville Mont-Royal et de Saint-Laurent sur lesquels repose la trame urbaine visible aujourd'hui. Malgré l'ouverture des stations de métro Namur et De la Savane dans les années 1980, le secteur reste dépendant de l'utilisation de véhicules motorisés.

L'ouverture du Casino de Montréal au début des années 1990 accentue le déclin des activités de l'hippodrome. Malgré les efforts pour rentabiliser celles-ci, les chevaux font leur dernier tour de pistes en 2009. En parallèle aux efforts de réanimation des activités hippiques, un projet commercial se développe entre le site de l'hippodrome et l'autoroute Décarie. Ce projet entraîne le prolongement de la rue Jean-Talon à l'ouest de l'autoroute jusqu'à l'avenue Clanranald. L'espace en forme de « poisson » entre les rues Jean-Talon et Des Jockeys, initialement planifié pour accueillir un parc public, est finalement occupé par un stationnement incitatif de la défunte Agence métropolitaine de transport (AMT) depuis les années 2000. Tout en proposant une trame urbaine distinctive, ce projet s'inscrit dans le cadre bâti du secteur en présentant une implantation de faible densité, une présence importante d'aires de stationnement de surface et des usages favorisant l'utilisation de l'automobile.



Dessin original de planification du «poisson» originalement conçu comme parc marquant l'entrée du site de l'hippodrome.
Source : Ville de Montréal

LA RENAISSANCE

LE LIEU ARRIVE TOUTEFOIS À UN MOMENT CHARNIÈRE AVEC LE REDÉVELOPPEMENT DU SECTEUR LE TRIANGLE, LA CONSTRUCTION DU PROJET MULTIFONCTIONNEL ROYALMOUNT ET LE DÉVELOPPEMENT PROCHAIN DU SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME.



Redéveloppement du secteur du Triangle aux abords de la station de métro Namur.
Source : Ville de Montréal



MAJORITAIREMENT INDUSTRIEL ET
COMMERCIAL, LE TERRITOIRE D'ÉTUDE
COMPREND TRÈS PEU D'ESPACES
PUBLICS FORMELS



3

// Espaces publics existants

3.1 // Caractéristiques des espaces publics existants	20
3.2 // La composition des rues types	21
3.3 // Le Boulevard Décarie	26
3.4 // Tronçon du boulevard Décarie au nord de la bretelle d'accès à l'autoroute	28
3.5 // Les abords de la station de métro De la Savane.....	29
3.6 // Le secteur de l'hippodrome.....	31
3.7 // Les abords de la station de métro Namur.....	32
3.8 // Le triangle	34

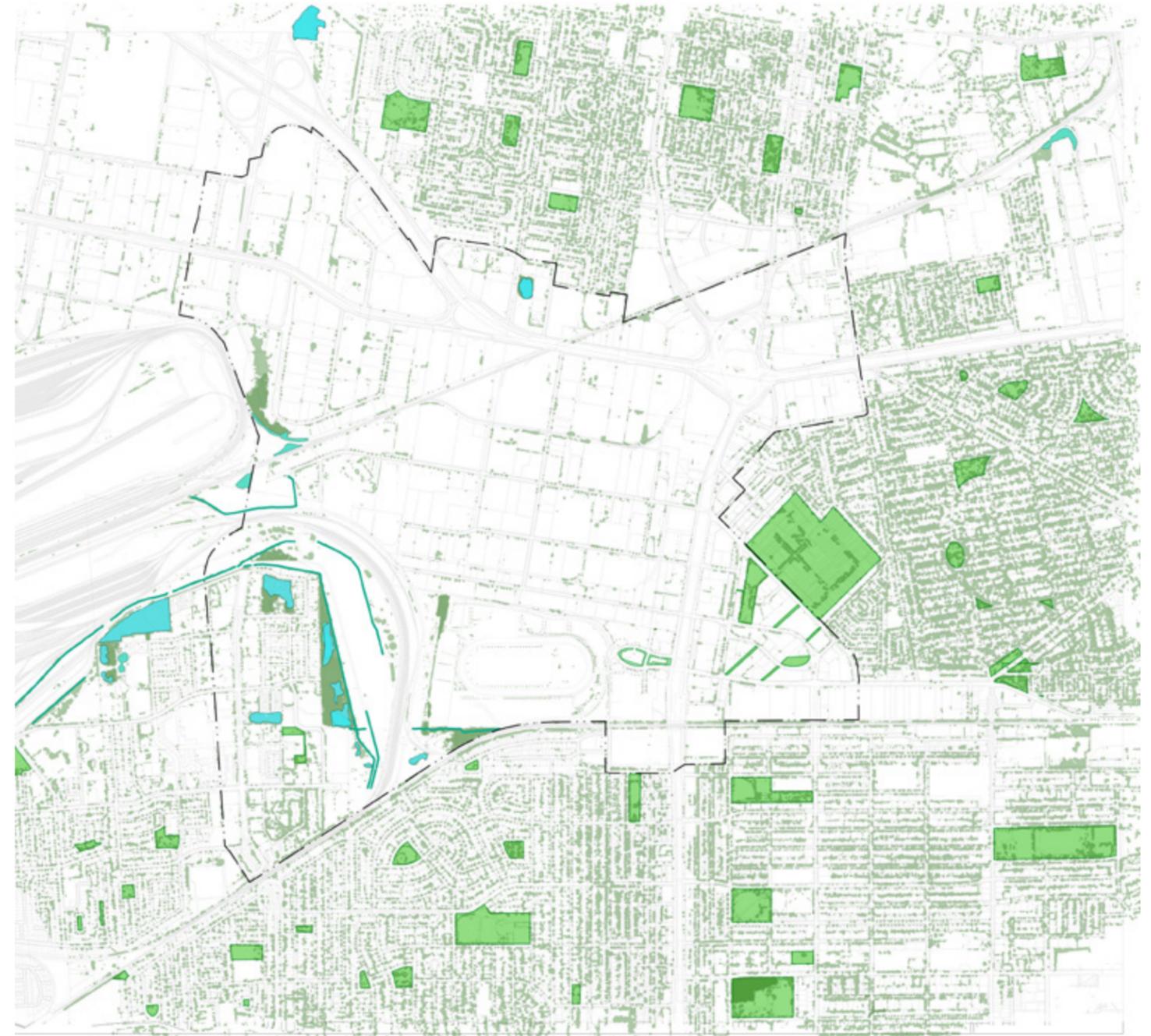
3.1 CARACTÉRISTIQUES DES ESPACES PUBLICS EXISTANTS

Les espaces publics existants découlent de la genèse du lieu. Ils présentent un caractère propice à une circulation lourde de transport, à des usages industriels et commerciaux et à une faible densité piétonne. Ainsi, le territoire d'étude comprend très peu d'espaces publics formels. Le parc de la Savane est le seul véritable espace vert public et il est situé dans la seule portion du territoire situé à l'est de l'autoroute Décarie. Portion qui est actuellement en plein redéveloppement avec le projet du Triangle. Localisé juste à l'extérieur des limites du secteur, le cimetière du Baron de Hirsch reste un espace végétalisé à prendre en compte, mais de tenure privée.

La caractérisation des espaces publics présentés dans ce document se concentre donc le long de l'autoroute Décarie et à l'ouest de celle-ci. L'analyse porte donc principalement sur le caractère des rues, des friches industrielles et ferroviaires ainsi que des composantes autoroutières qui ont un impact sur le domaine public. En somme, le domaine public du secteur correspond essentiellement à l'espace de la rue.

Toutefois, vu l'ampleur du territoire, l'analyse exhaustive des rues du secteur, en plus de représenter un travail considérable aurait été répétitive et peu significative. Puisqu'il n'existe pas de grandes distinctions dans le caractère des rues, on peut regrouper leurs caractéristiques sous trois catégories :

- ▶ Type 1 : Rues avec trottoir en rive avec plantation en emprise;
- ▶ Type 2 : Rues avec trottoir et axe technique en rive (il s'agit essentiellement ici du boulevard Décarie);
- ▶ Type 3 : Rues sans trottoirs avec bordures.

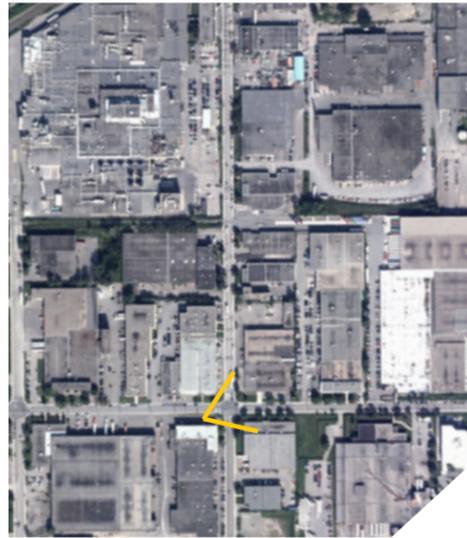


Plan identifiant les espaces verts à l'intérieur du secteur de planification et aux abords.

3.2 LA COMPOSITION DES RUES TYPES

3.2.1 TYPE 1A: TROTTOIR EN RIVE AVEC PARTERRE AMÉNAGÉ DANS L'EMPRISE PUBLIQUE

La typologie de rue 1A est composée d'un trottoir d'environ 1,5 mètre en bordure de rue. L'axe technique d'implantation du mobilier est localisé entre le trottoir et le parterre et accueille principalement des lampadaires. Les plantations se trouvent elles aussi en fond de trottoir dans le parterre. Pour ce type de rue, les fils électriques sont enfouis réduisant le nombre de structures présentes à l'intérieur de l'axe technique. Enfin, le parterre est aménagé et se prolonge sur le domaine privé. Aucun aménagement spécifique ne permet de distinguer le domaine public du domaine privé.



Source : Google Maps, 2017



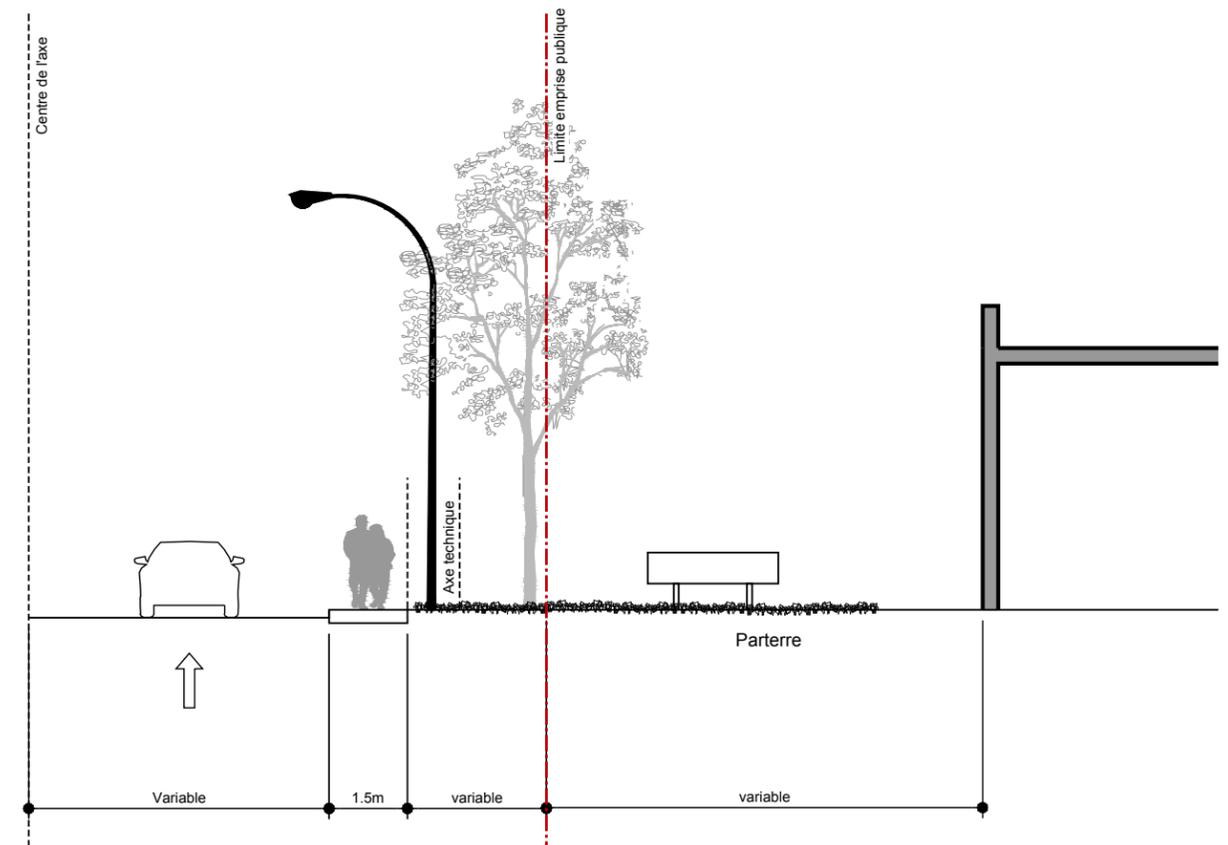
Côté nord de l'avenue Royalmount au coin du chemin Devonshire



Source : Google Maps, 2017



Chemin Devonshire au sud de l'autoroute Métropolitain.



Coupe type 1A: Trottoir en rive avec parterre aménagé dans l'emprise publique

3.2.2 TYPE 1B : TROTTOIR EN RIVE AVEC AMÉNAGEMENT PRIVÉ DANS L'EMPRISE PUBLIQUE

La typologie de rue 1B présente sensiblement la même composition de base que la rue de type 1A. Cependant, l'axe technique et le parterre ne présentent aucun aménagement paysager et l'aire de stationnement pavée se prolonge jusqu'au trottoir empiétant souvent sur l'emprise publique. La possibilité pour les voitures de stationner perpendiculairement au trottoir peut entraîner une réduction de l'espace piéton et un obstacle supplémentaire.



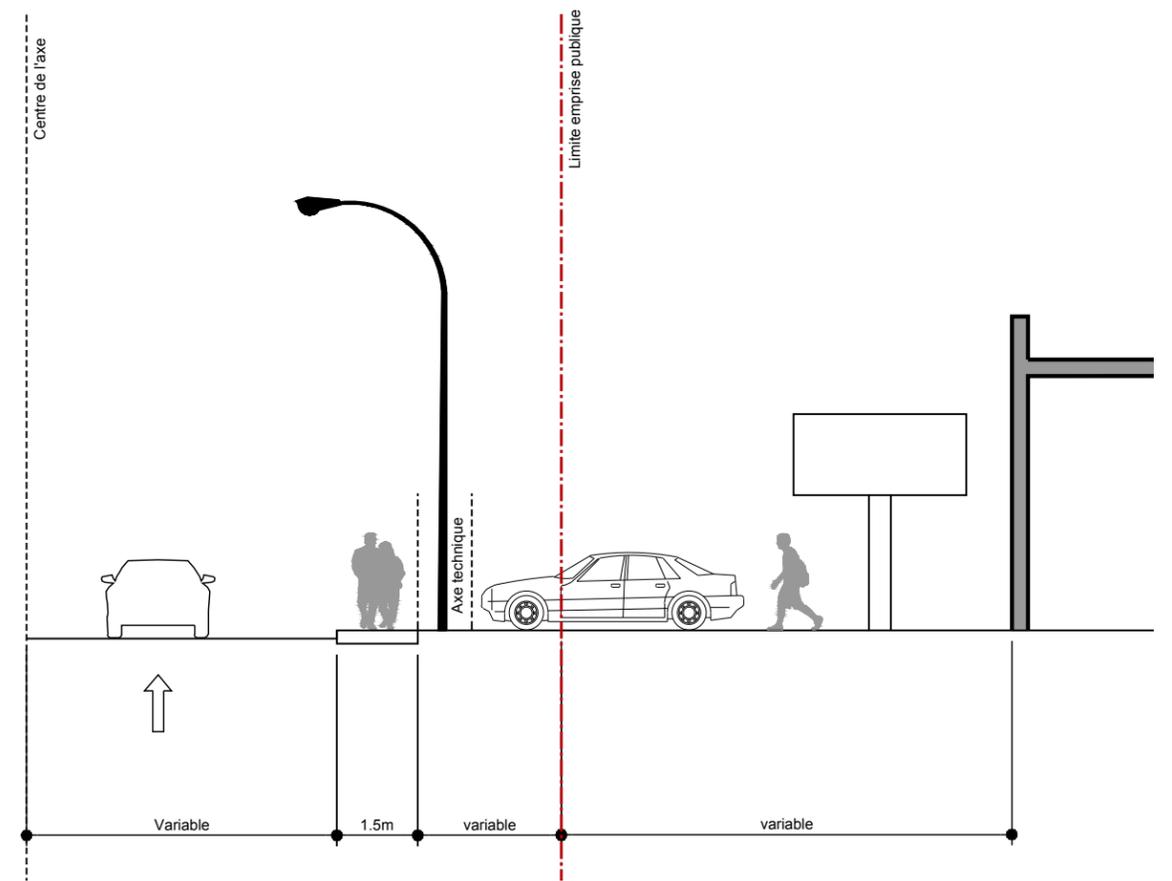
Source : Google Maps, 2017



Côté sud de la rue Paré entre le boulevard Décarie et le chemin Devonshire .



Côté sud de la rue Paré entre le boulevard Décarie et le chemin Devonshire .



Coupe Type 1B: Trottoir en rive avec aménagement privé dans l'emprise publique

3.2.3 TYPE 1C : TROTTOIR EN RIVE AVEC AMÉNAGEMENT PRIVÉ DANS L'EMPRISE PUBLIQUE ET DISTRIBUTION ÉLECTRIQUE AÉRIENNE

La typologie de rue 1C est similaire au type 1B à la différence que l'axe technique accueille les poteaux de distribution électrique. L'espace réservé au piéton reste à 1,5 mètre. On observe souvent dans le secteur des empiètements des stationnements aménagés en cour avant sur le domaine public.



Source : Google Maps, 2017



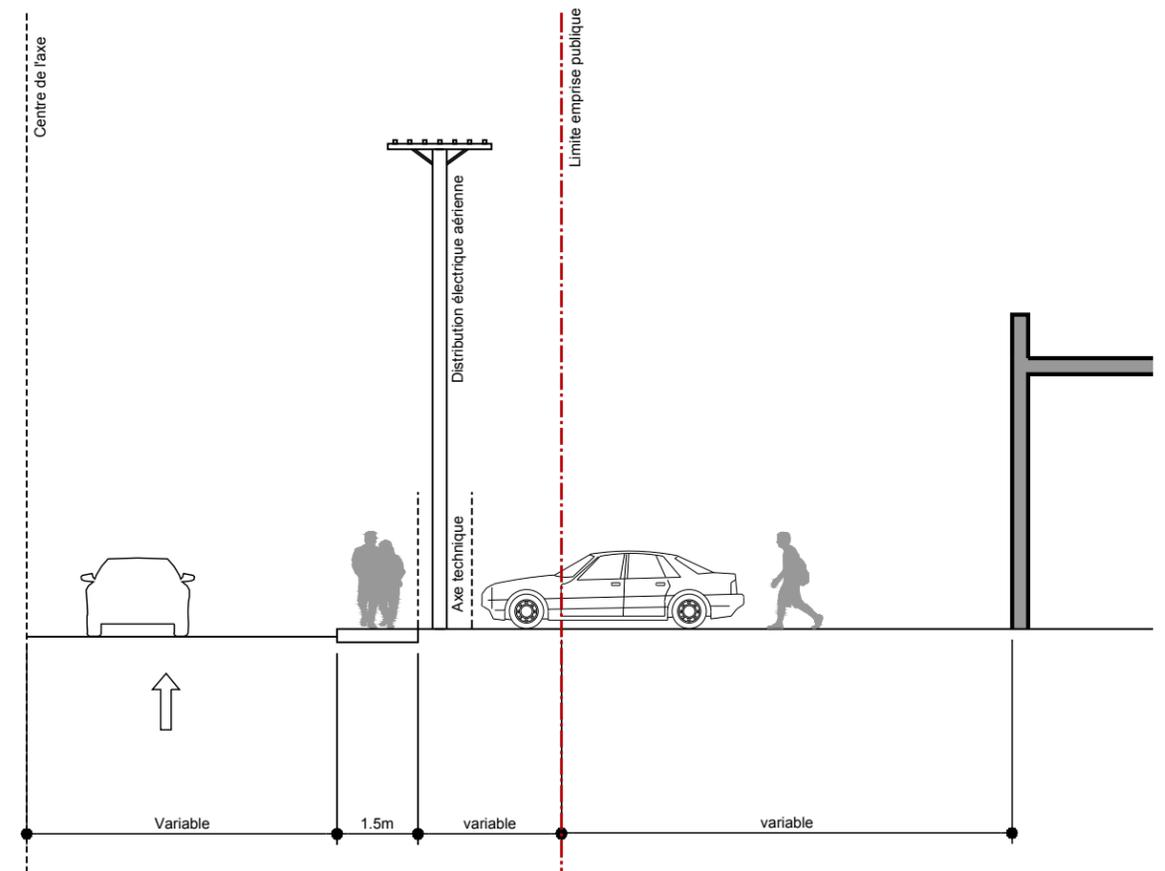
Côté nord de la rue Paré entre le boulevard Décarie et le chemin Devonshire .



Source : Google Maps, 2017



Chemin Devonshire tout juste au sud de l'avenue Royalmount. L'aménagement de stationnement en cour avant empiète sur l'espace piéton.



Coupe type 1C: Trottoir en rive avec aménagement privé dans l'emprise publique

3.2.4 TYPE 2: TROTTOIR EN RETRAIT AVEC AXE TECHNIQUE ET PLANTATIONS EN RIVE

La typologie de rue 2 est principalement présente le long du boulevard Décarie. À la différence des autres typologies, l'axe technique est localisé entre le trottoir et la chaussée agissant comme zone tampon entre la circulation véhiculaire et piétonne. À noter qu'aucun espace de stationnement n'est présent sur rue pour la partie du boulevard Décarie au sud de la rue Ferrier. Enfin, une bande de verdure est présente entre le trottoir et les espaces de stationnement privé.



Source : Google Maps, 2017



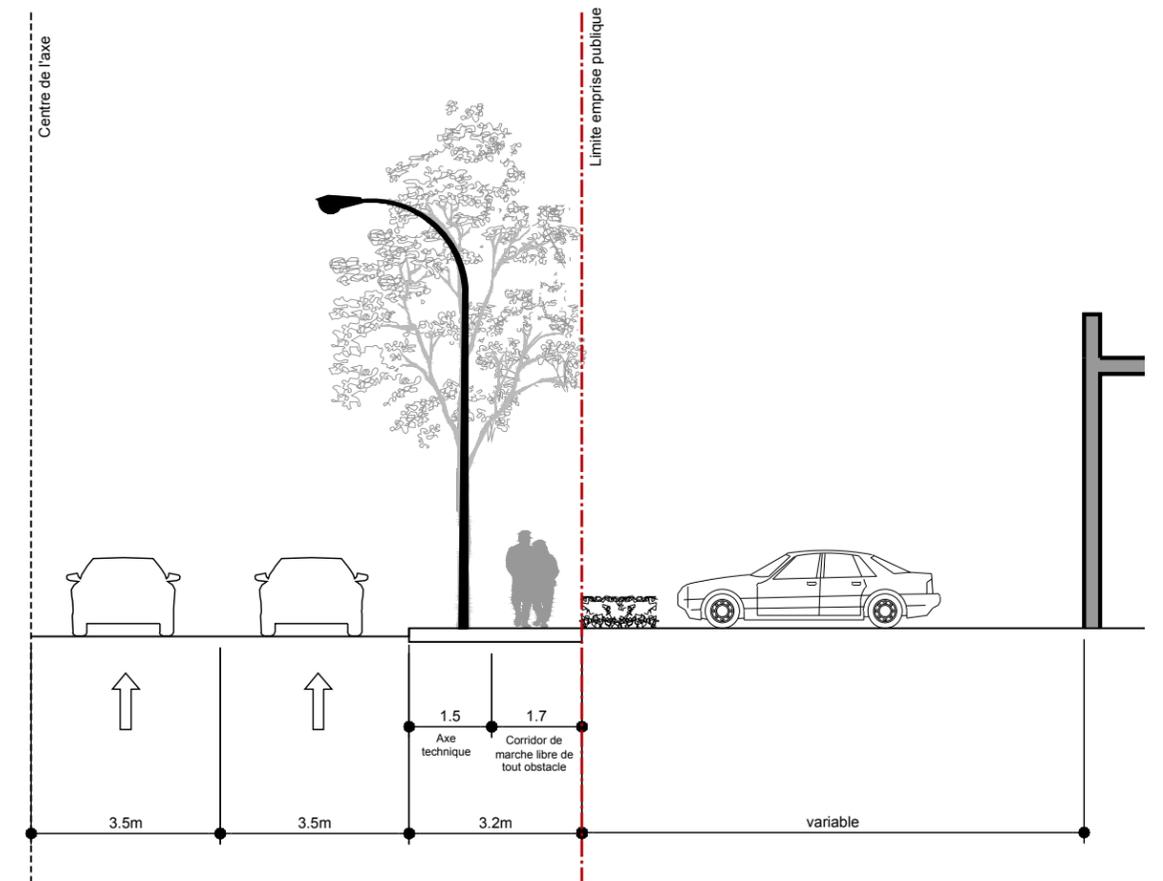
Côté est du boulevard Décarie entre les rues Paré et Ferrier



Source : Google Maps, 2017



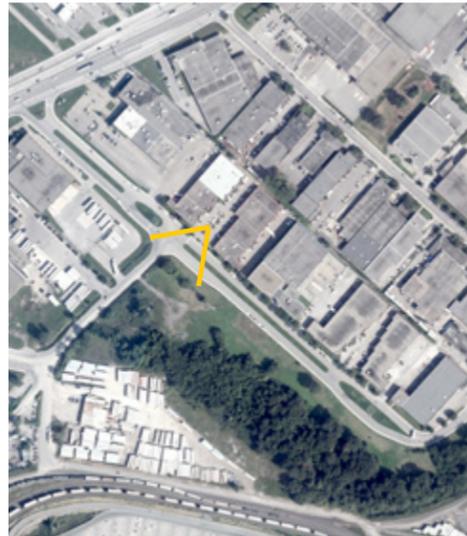
Côté est du boulevard Décarie entre les rues Paré et Jean-Talon Ouest.



Coupe Type 2: Trottoir en retrait avec axe technique et plantations en rive

3.2.5 TYPE 3: RUE SANS TROTTOIRS

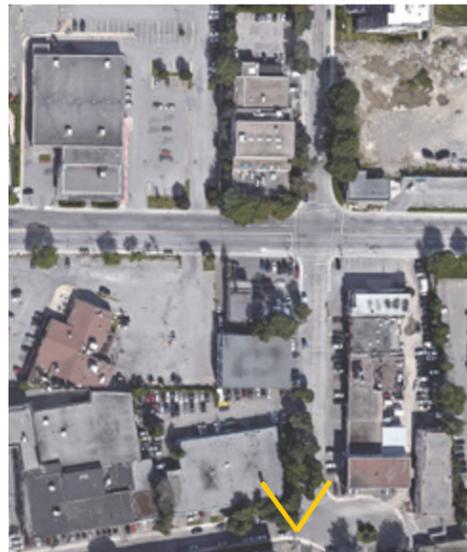
Enfin, certaines sections de rues, souvent en culs-de-sac, ne présentent aucun trottoir. Aucun espace de déplacement piéton n'est disponible, la chaussée et le parterre se rejoignant directement.



Source : Google Maps, 2017



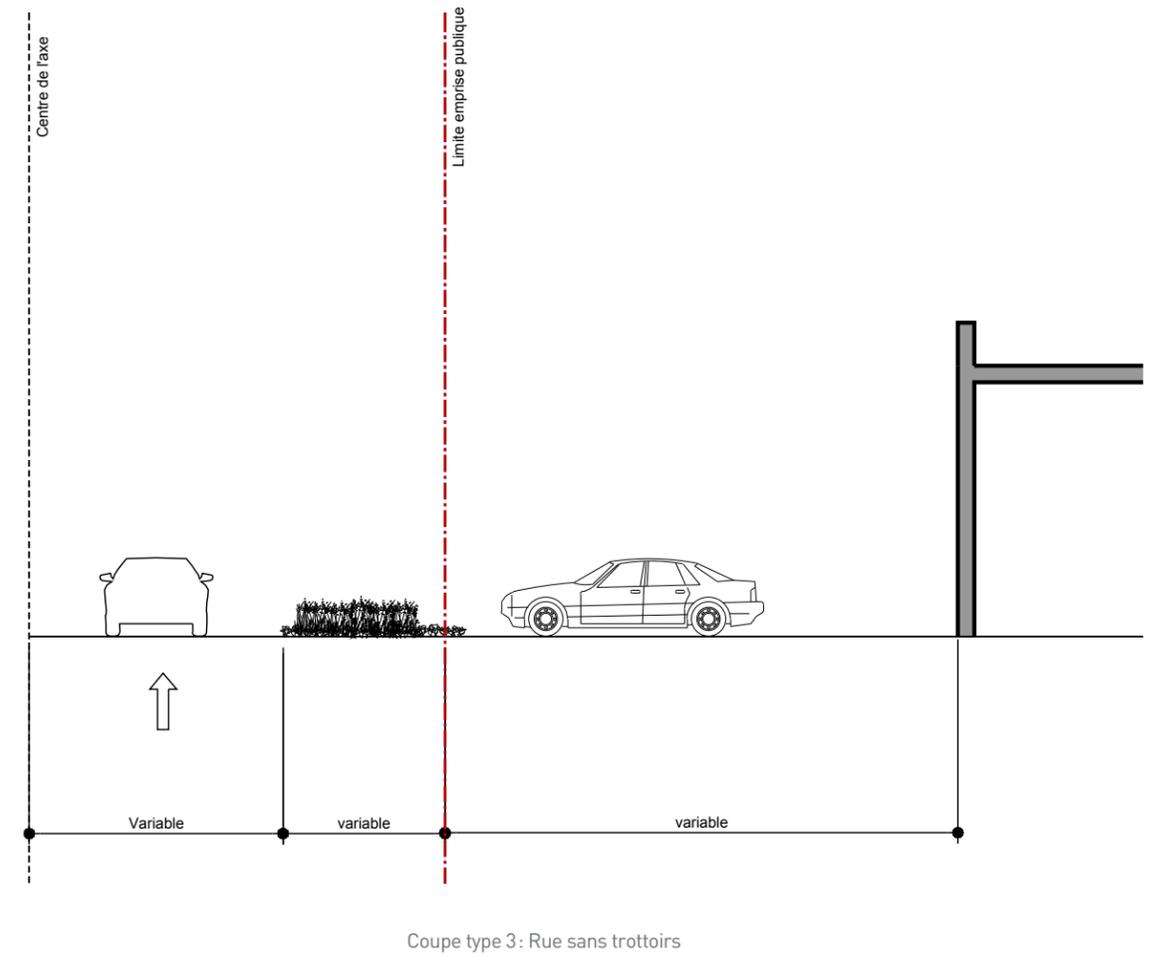
Boulevard Cavendish à proximité du chemin Dalton.



Source : Google Maps, 2017



Coin de la rue Namur et de l'avenue Mountain Sights.



3.3 LE BOULEVARD DÉCARIE

La typologie du boulevard Décarie se présente en deux temps fortement influencés par l'évolution historique du secteur. Une distinction est remarquable dans la composition des domaines public et privé entre le nord et le sud de la voie ferrée.

Le tronçon nord s'étant développé sur des terres vierges, il présente une emprise plus large, des terrains de plus grande dimension et une implantation en fond de lot des bâtiments créant de l'ampleur au boulevard.

Le tronçon sud s'est quant à lui développé dans un secteur bâti, donc limité dans l'espace et influencé par le cadre bâti existant de l'époque créant un domaine public à l'aspect plus urbain, moins autoroutier.

3.3.1 TRONÇON AU NORD DE LA VOIE FERRÉE DU CP

- Présente une morphologie urbaine radicalement différente du tronçon sud;
- Le parcellaire présente des dimensions de lots plus importantes permettant des implantations de grandes surfaces,
- Les stationnements de surfaces sont plus importants;
- L'implantation des bâtiments, principalement commerciaux, se fait autour des stationnements plutôt en mode pavillonnaire;
- La présence de stationnement de surface est très importante;
- L'encadrement bâti du boulevard est déstructuré et s'organise souvent à partir d'un affichage commercial à l'échelle de l'automobile;
- La largeur de l'emprise autoroutière y est aussi beaucoup plus importante que dans la partie nord, plus ou moins 90 mètres alors qu'elle se limite à 58 mètres au sud.

3.3.2 TRONÇON AU SUD DE LA VOIE FERRÉE DU CP

- Le parcellaire est composé de lots de plus petites dimensions;
- L'implantation des bâtiments contribue mieux à l'encadrement de l'espace urbain, avec des ensembles bâtis selon une trame traditionnelle comprenant des têtes d'îlots;
- L'échelle des bâtiments est mieux proportionnée en rapport avec l'emprise du boulevard et de l'autoroute;
- Il y a moins de stationnements de surface donnant sur rue;
- Il y a du stationnement sur rue.



Au nord de la voie ferrée du CP



Boulevard Décarie au nord de la rue Jean-Talon.



Réaménagements récents du boulevard au nord de l'intersection des Jockeys.



Trottoir de la rue Jean-Talon Ouest, aux abords de la station de métro Namur. La congestion routière et l'emprise de la rue ne permettent pas aux cyclistes de circuler.

Au sud de la voie ferrée du CP



Boulevard Décarie au sud de la voie ferrée du CP. Du stationnement sur rue est aménagé et contribue à sécuriser l'espace piéton.



La présence de stationnement sur rue procure un environnement plus convivial et sécuritaire pour les piétons.

3.4 TRONÇON DU BOULEVARD DÉCARIE AU NORD DE LA BRETELLE D'ACCÈS À L'AUTOROUTE

Sur le boulevard Décarie, une fois passée la bretelle d'accès à l'autoroute situé au niveau de la rue Paré, la circulation véhiculaire est considérablement réduite. Toutefois, la typologie du boulevard Décarie est maintenue telle quelle. L'espace est sous-utilisé puisque principalement réservé à la circulation automobile. L'ajout de stationnement tel que dans la partie sud du boulevard Décarie sur rue pourrait facilement être permis et ainsi encadrer l'espace piéton.



Source: Google Maps, 2017



Boulevard Décarie direction nord, à l'heure de pointe du soir. À l'entrée de la bretelle en direction de l'autoroute métropolitaine, une large partie du trafic se dirige vers celle-ci laissant les voies de circulation libre en aval.



Source: Google Maps, 2017



Voies libérées en direction nord au-delà de la bretelle d'entrée en direction de l'autoroute Métropolitaine.



Source: Google Maps, 2017



Vue à partir du viaduc de la rue Ferrier .



Source: Google Maps, 2017



Réaménagement des trottoirs effectués en 2017.

3.5 LES ABORDS DE LA STATION DE MÉTRO DE LA SAVANE

De forme triangulaire, l'îlot sur lequel est implantée la station de métro De la Savane est entouré du boulevard Décarie et des rues Bougainville et de Sorel. L'édicule du métro est le seul bâtiment présent et la configuration des rues l'entourant crée une enclave qui limite son intégration urbaine en plus de complexifier les déplacements actifs.

La forme singulière de l'intersection du boulevard Décarie et de la rue de la Savane présente une géométrie de «bretelle» qui s'oriente vers la rue Bougainville créant l'îlot triangulaire sur lequel la station de métro est implantée. C'est l'ancien tracé proposé pour le boulevard Décarie qui lui donne cette forme. Le tracé du boulevard Décarie n'a pas été réalisé comme prévu, mais le lotissement présente encore aujourd'hui les traces du projet. Cette intersection est problématique pour la sécurité des piétons et cyclistes en plus de présenter une utilisation de l'espace non optimale.

L'intersection entre le boulevard Décarie et la rue de Sorel présente une signalisation qui permet aux véhicules de circuler sans arrêt vers l'est à partir du boulevard Décarie. Cette configuration rappelle celle de la rue Bougainville et ajoute aux problématiques de sécurité et confort des déplacements piétons. La seule véritable intersection offrant un certain aménagement pour les déplacements actifs est celle entre les rues de Sorel et Bougainville.

Enfin, la localisation de la station de métro De la Savane à plus de 150 mètres au nord de la rue De la Savane augmente la distance requise pour un piéton afin d'atteindre le côté ouest de l'autoroute. Cette situation ne favorise pas les déplacements actifs et est probablement une des raisons attribuables au faible achalandage observé pour cette station de métro.



Accès véhiculaire vers la rue de Bougainville



Traverses non-sécurisé à l'intersection vers la rue de Bougainville



3.5.1 LA RUE DE LA SAVANE

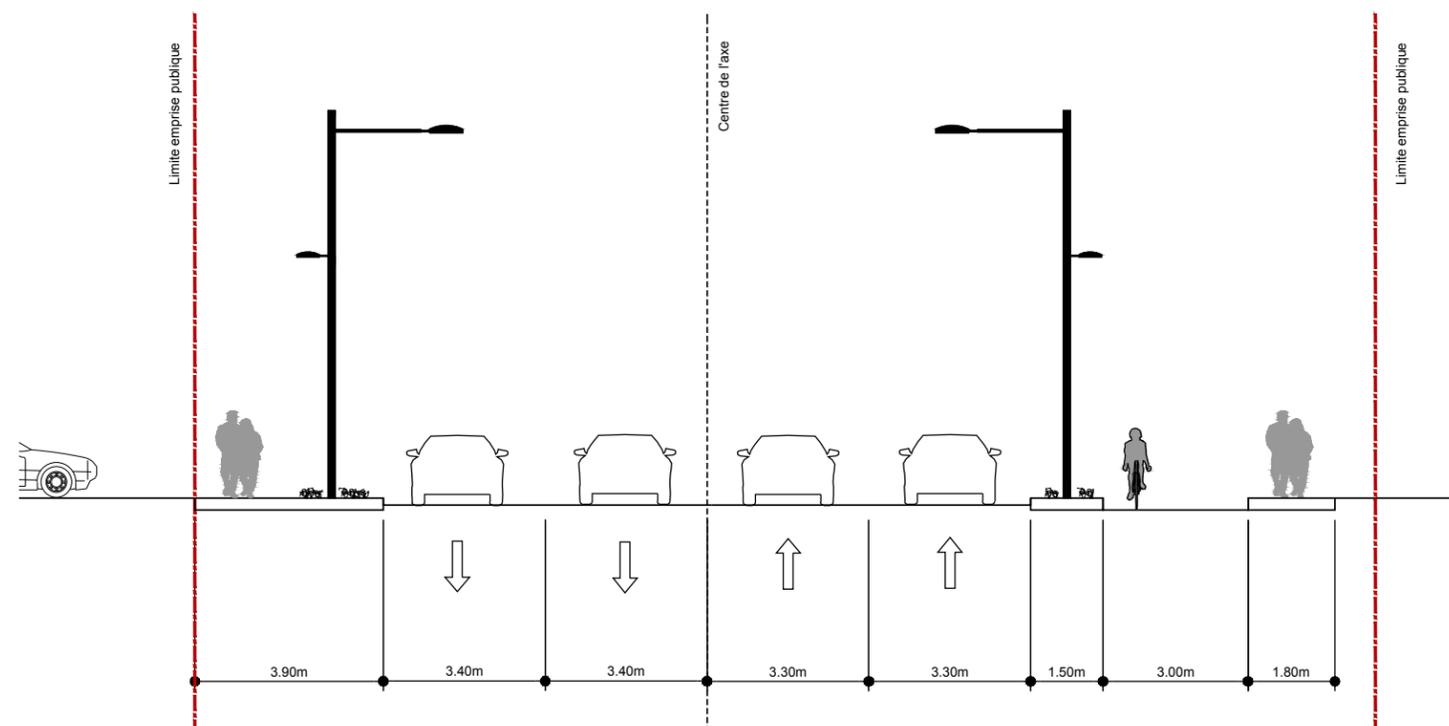
La rue De la Savane présente deux typologies :

- une à l'est du boulevard Décarie le long du secteur du Triangle. Cette section de la rue est actuellement en réaménagement;
- une à l'ouest du boulevard Décarie dans le secteur industriel de Ville de Mont-Royal.

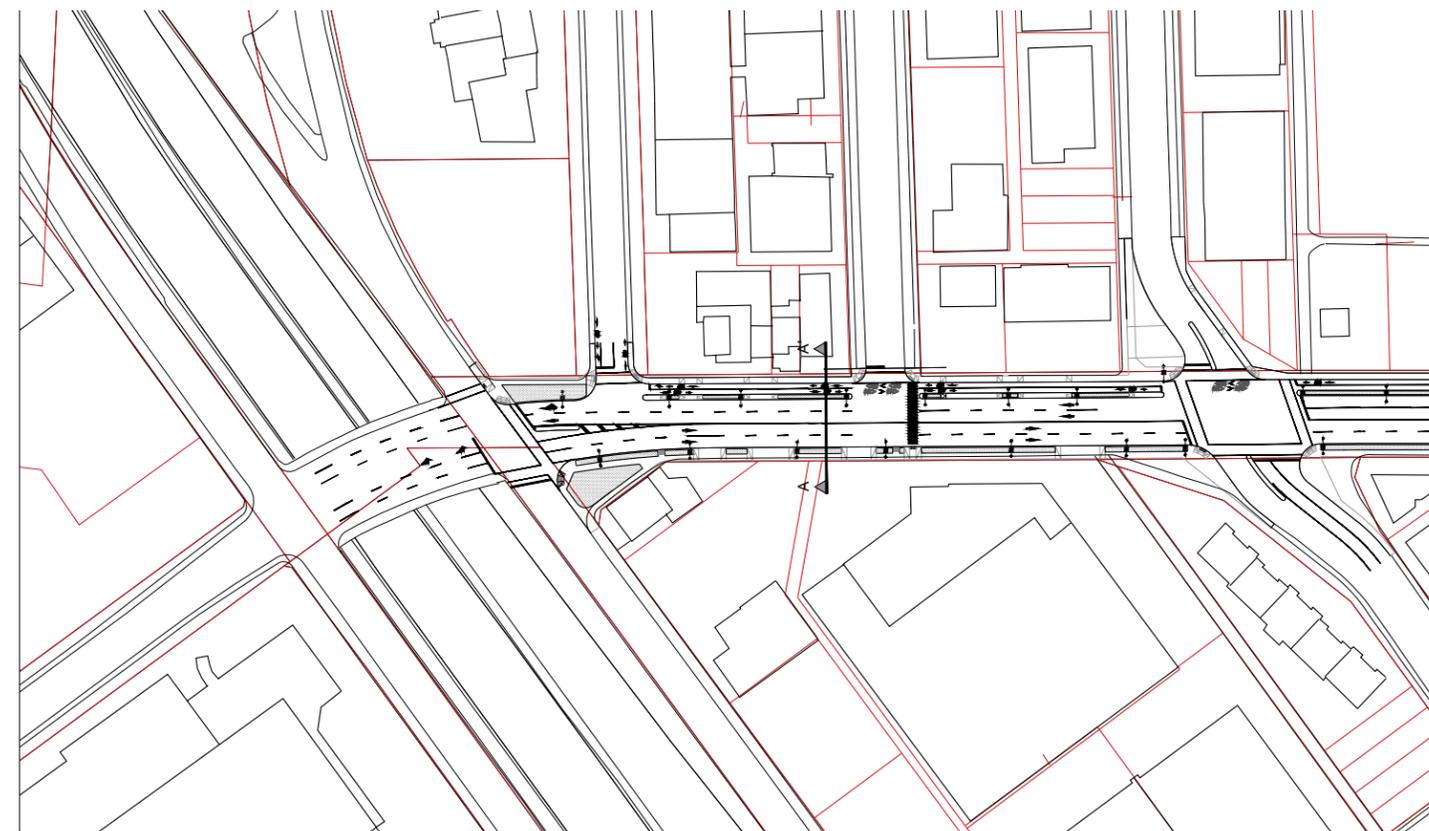
La section située à l'est du boulevard Décarie fait présentement l'objet d'un réaménagement qui inclut notamment le retrait du terre-plein central et l'implantation d'une piste cyclable. À cet endroit, la rue De la Savane a une emprise d'une largeur de plus de 23 mètres. Deux voies de circulation sont présentes dans les deux sens et une piste cyclable en site propre sera intégrée.

La section de la rue De la Savane située à l'ouest du boulevard Décarie a une configuration similaire au type 1C (avec poteaux de distribution électrique) présenté précédemment dans ce rapport. Cette section de la rue sera éventuellement transformée avec la construction du projet immobilier Royalmount.

De même que pour la station de métro Namur, le pont d'étagement de la rue De la Savane devrait faire l'objet d'une étude particulière afin d'y faciliter et sécuriser les parcours piétons.



Coupe de la rue De la Savane



Plan proposé de réaménagement de l'intersection de la rue de la Savane à l'intersection du boulevard Décarie

3.6 LE SECTEUR DE L'HIPPODROME

Aujourd'hui, le secteur de l'hippodrome de Montréal présente les caractéristiques d'une friche où la nature reprend tranquillement l'espace. Le secteur est caractérisé par les anciennes infrastructures, dont le bâtiment principal, l'anneau de course et les espaces de stationnement. À la lecture des cartes historiques, on remarque que l'anneau de course a pris plusieurs formes au fil du temps en fonction des besoins de l'hippodrome. Le rapport de la recherche documentaire préalable à l'évaluation patrimoniale du site de l'ancien hippodrome de Montréal réalisé par L'Enclume, atelier de développement territorial, en mai 2014 présente un survol complet de l'évolution historique du site et des caractéristiques des différents espaces.

L'avenue Clanranald, qui permet de contourner le secteur et rejoindre l'avenue Jean-Talon, semble agir uniquement comme lien de transit véhiculaire temporaire. L'aménagement de la chaussée est rudimentaire (sans bordures) et cette rue ne présente aucun espace réservé pour les piétons et cyclistes. Enfin, le talus aménagé récemment près du secteur commercial de la rue Clanranald accueille déjà plusieurs arbres morts ajoutant à l'aspect général d'abandon du secteur.



Les rejets permettent d'identifier l'essence des arbres morts.



Bien qu'il n'y ait aucun aménagements cyclistes prévus, un nombre important de cyclistes emprunte la rue Clanranald



Source : Google Street View, 2017



Archives de la ville de Montréal

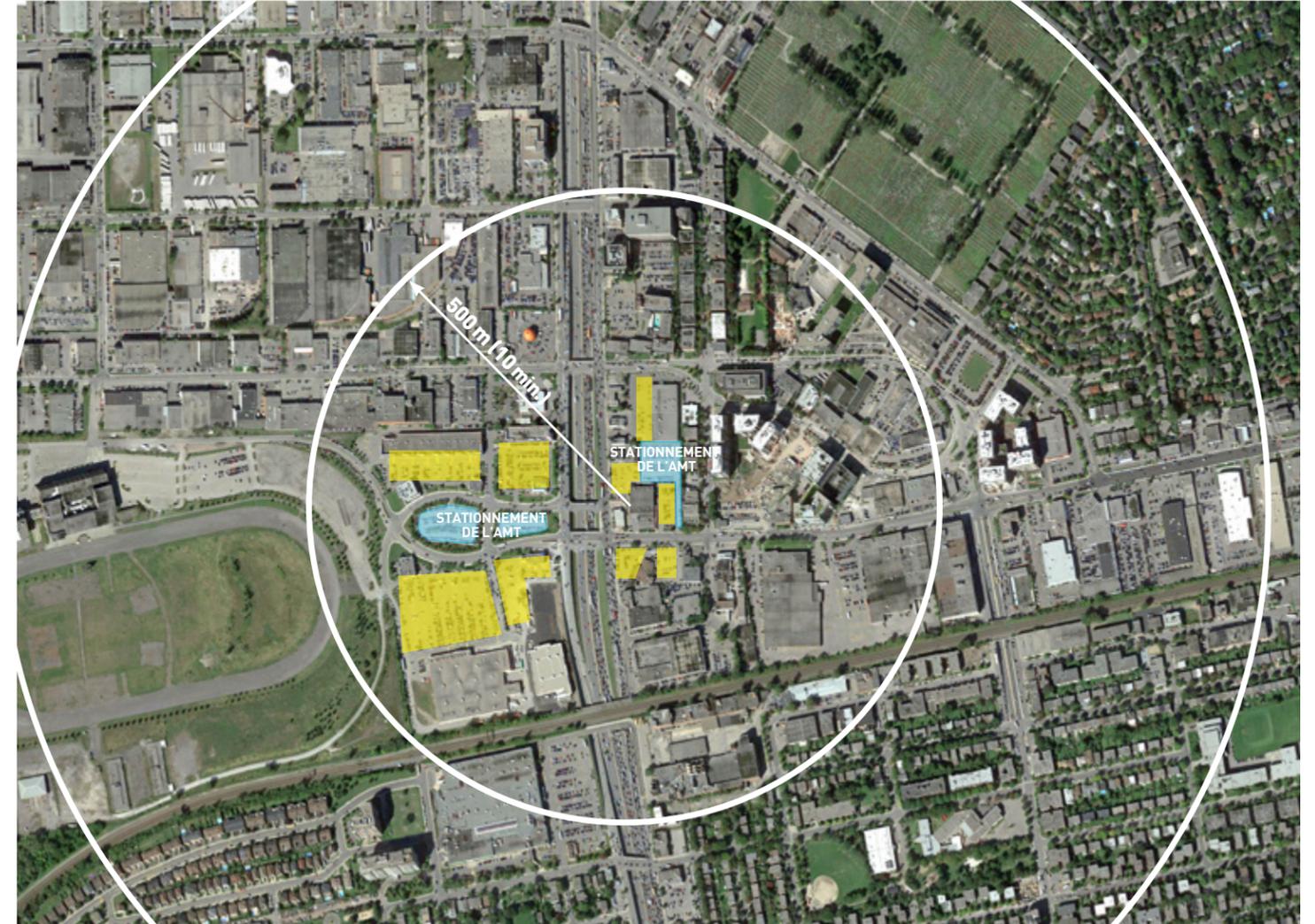


Orthophoto de l'ancien site de l'hippodrome de Montréal, 1994. Source : Service de géomatique de la Ville de Montréal.

3.7 LES ABORDS DE LA STATION DE MÉTRO NAMUR

Les abords de la station de métro Namur sont caractérisés par la présence de stationnements à ciel ouvert publics et privés. Au début des années 2000, la portion à l'ouest de l'autoroute Décarie a été aménagée avec en son centre un stationnement incitatif de 250 places aux bénéfices de l'ancienne Agence métropolitaine de transport (aujourd'hui le Réseau de transport métropolitain). Cette stratégie de planification afin de favoriser l'utilisation du transport collectif crée toutefois une zone de non-développement autour du principal point d'accès (station de métro Namur). Cette situation entraîne non seulement l'augmentation d'îlots de chaleur, elle empêche l'optimisation foncière des terrains les plus profitables au développement et va à contre-courant des véritables principes guidant l'aménagement d'aires TOD.

Les abords de la station de métro Namur s'inscrivent en fait dans l'historique de développement du secteur du boulevard Décarie favorisant les strips commerciaux axés sur l'utilisation de la voiture et présentant une faible densité bâtie. La sécurité des déplacements en transports actifs est fortement déficiente; le lien entre les deux côtés de l'autoroute, l'étroitesse des trottoirs et la forte congestion automobile de l'intersection Jean-Talon Ouest/Décarie offrant peu d'espaces sécuritaires réservés aux piétons.



Source : Google Street View, 2017

3.7.1 LA RUE JEAN-TALON

À l'est du boulevard Décarie, la rue Jean-Talon a une emprise d'une largeur de 24,4 mètres avec deux voies de circulation dans les deux sens et des trottoirs étroits en rive de la chaussée. Le stationnement sur rue n'est pas autorisé favorisant les déplacements véhiculaires vers et à partir du boulevard Décarie.

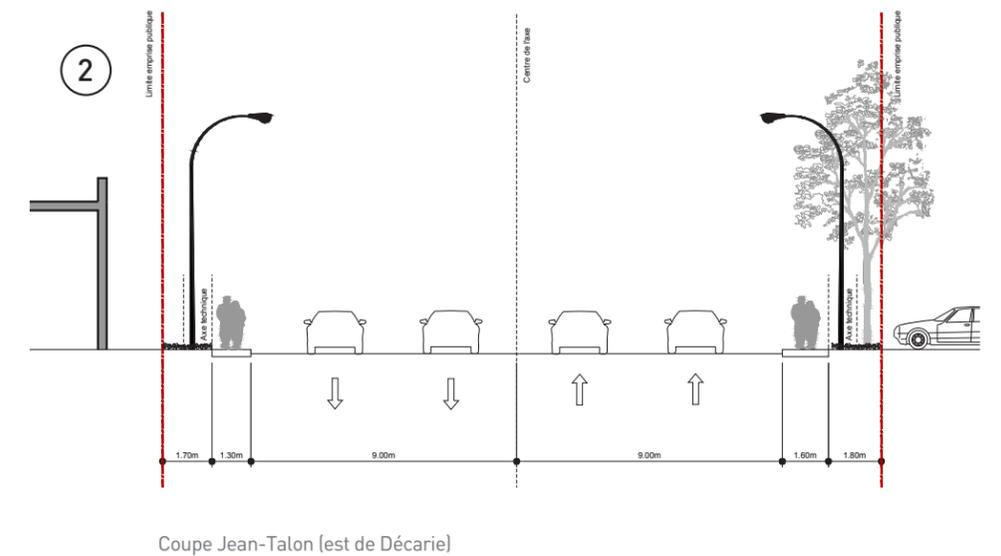
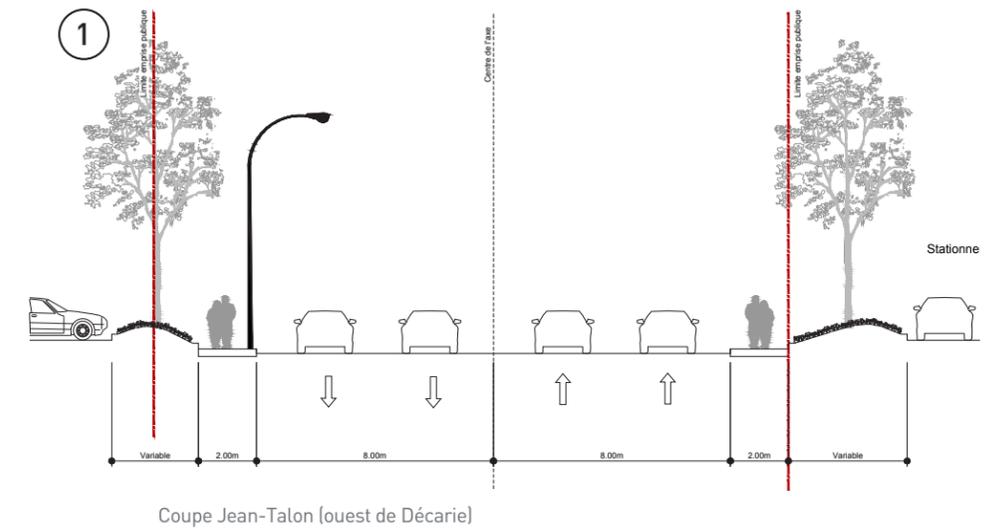
La rue Jean-Talon a été prolongée à l'ouest du boulevard et de l'autoroute Décarie au tournant des années 2000 dans le cadre du développement commercial des anciens terrains de la Société de développement de Montréal (SDM). À cet endroit, la rue prend une orientation particulière qui lui permet de rejoindre la rue Des Jockeys au niveau de la rue Clanranald. Cet espace en forme de poisson

formé des rues Jean-Talon et Des Jockeys accueille un des stationnements incitatifs de l'ARTM. À ce niveau, à la différence de la section située à l'est du boulevard Décarie, l'axe technique de la rue Jean-Talon est localisé en rive de la chaussée du côté sud de la rue.

À terme, avec le prolongement du boulevard Cavendish et le développement du site de l'ancien hippodrome, cette configuration particulière devrait être revue afin de s'intégrer à la trame urbaine projetée.



Source : Google Pro



3.8 LE TRIANGLE

Le secteur du Triangle est délimité par l'avenue Mountain Sights à l'ouest, la rue de la Savane au nord et à l'est et le chemin de fer du Canadien Pacifique au sud. Entamé en 2011 avec un concours de design urbain, ce quartier est le point de démarrage du projet de requalification du secteur Namur-De La Savane.

La Ville procède actuellement au réaménagement du domaine public afin de réduire la place occupée par l'automobile et faciliter les déplacements piétons. Un plan directeur a été réalisé pour les parcs et espaces verts du secteur Le Triangle. Ce plan directeur propose un concept d'aménagement pour trois principaux espaces verts, soit le parc De la Savane, le parc du secteur Le Triangle et la traverse linéaire projetée entre la rue Jean-Talon et la rue Buchan. Plusieurs rues (Buchan, Mountain Sights, etc.) ont fait l'objet d'un réaménagement au cours des dernières années axé sur une configuration favorable aux déplacements piétons. Autour de ceux-ci, de nombreux immeubles ont été construits au cours des dernières années permettant de densifier substantiellement le secteur.

À terme, l'ensemble de ce projet spécifique permettra d'accroître le verdissement du quartier et de favoriser une plus grande mixité sociale et économique tout en agissant comme premier jalon au réaménagement du domaine public de l'ensemble du secteur de planification Namur-De la Savane.



Plan d'ensemble - Parcs et espaces verts du secteur le triangle



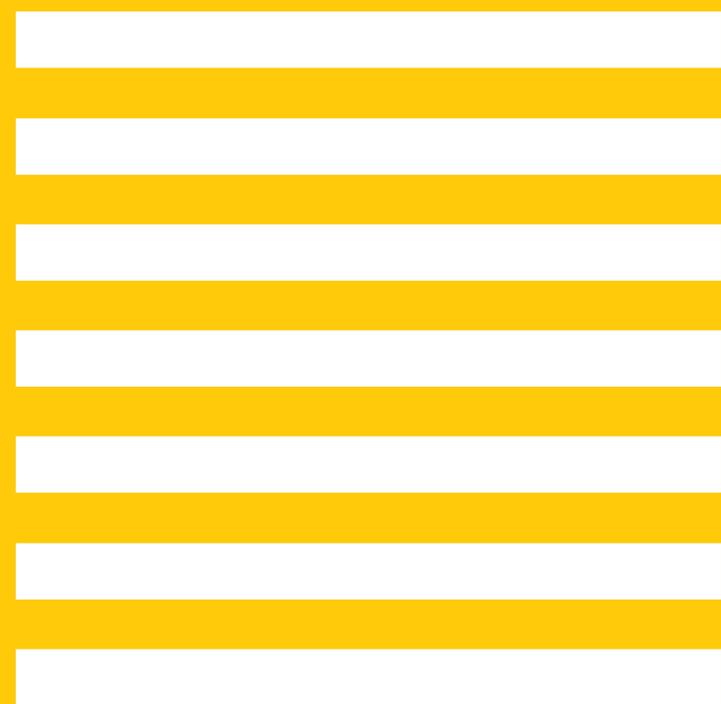
Nouveaux aménagements sur l'avenue Mountain Sights



Nouveaux aménagements sur l'avenue Mountain Sights



Travaux de réaménagement de la rue Buchan



D'UN CÔTÉ LE SECTEUR SUBIT UNE TRÈS FORTE CONGESTION VÉHICULAIRE, ET DE L'AUTRE LES STATIONS DE MÉTRO SONT TRÈS PEU ACHALANDÉES, NOTAMMENT EN RAISON DE LA FAIBLE QUALITÉ DU DOMAINE PUBLIC ET DES INFRASTRUCTURES À FRANCHIR QUI RENDENT L'ACCÈS PÉRILLEUX.



4

// Potentiels et contraintes

4.1 // Objectif de développement des transports collectifs et actifs	38
4.2 // Corridor de biodiversité Cavendish/Darlington.....	39
4.3 // Intersections et entrées charretières	40
4.4 // Réaménagement des rues	41
4.5 // Les antennes d'aiguillage	42
4.6 // Les liens existants et proposés	43

4.1 OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en 2014 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) vise à créer des aires TOD aux abords des stations de métro telles que Namur et De la Savane. Malgré la présence de ces stations au cœur du secteur à l'étude, les caractéristiques de celui-ci restent fortement tributaires des grandes infrastructures de transports routiers et ferroviaires et de l'usage industriel dominant. De plus, la planification des incitatifs pour l'utilisation des transports collectifs (stationnement) est contre-productive puisqu'elle limite la possibilité de redévelopper adéquatement le secteur.

Malgré les intentions de la CMM, le domaine public présente une composition influencée, en premier lieu, par les déplacements véhiculaires. D'un côté le secteur subit une très forte congestion véhiculaire, et de l'autre les stations de métro sont très peu achalandées, notamment en raison de la faible qualité du domaine public et des infrastructures à franchir qui rendent l'accès périlleux.

Pour parvenir à concilier ces différents enjeux, les nouveaux aménagements pour les modes de transport actifs et véhiculaires devront nécessairement être conçus de manière intégrée. L'aménagement du domaine public devra se faire en revoyant l'ampleur et la qualité des espaces dédiés aux modes actifs tout en considérant la réalité et l'effet des multiples déplacements véhiculaires qui continueront de faire partie des dynamiques du secteur.

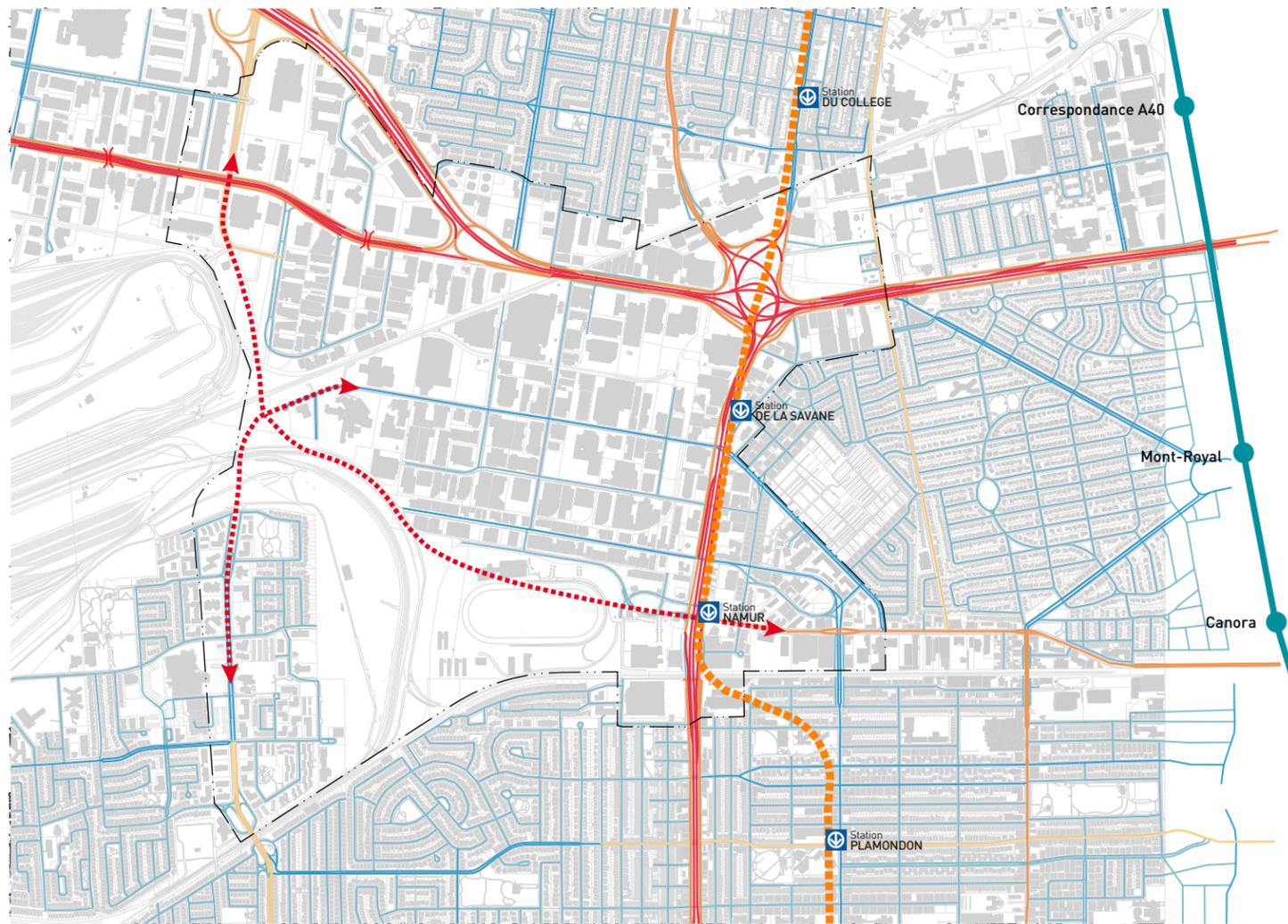
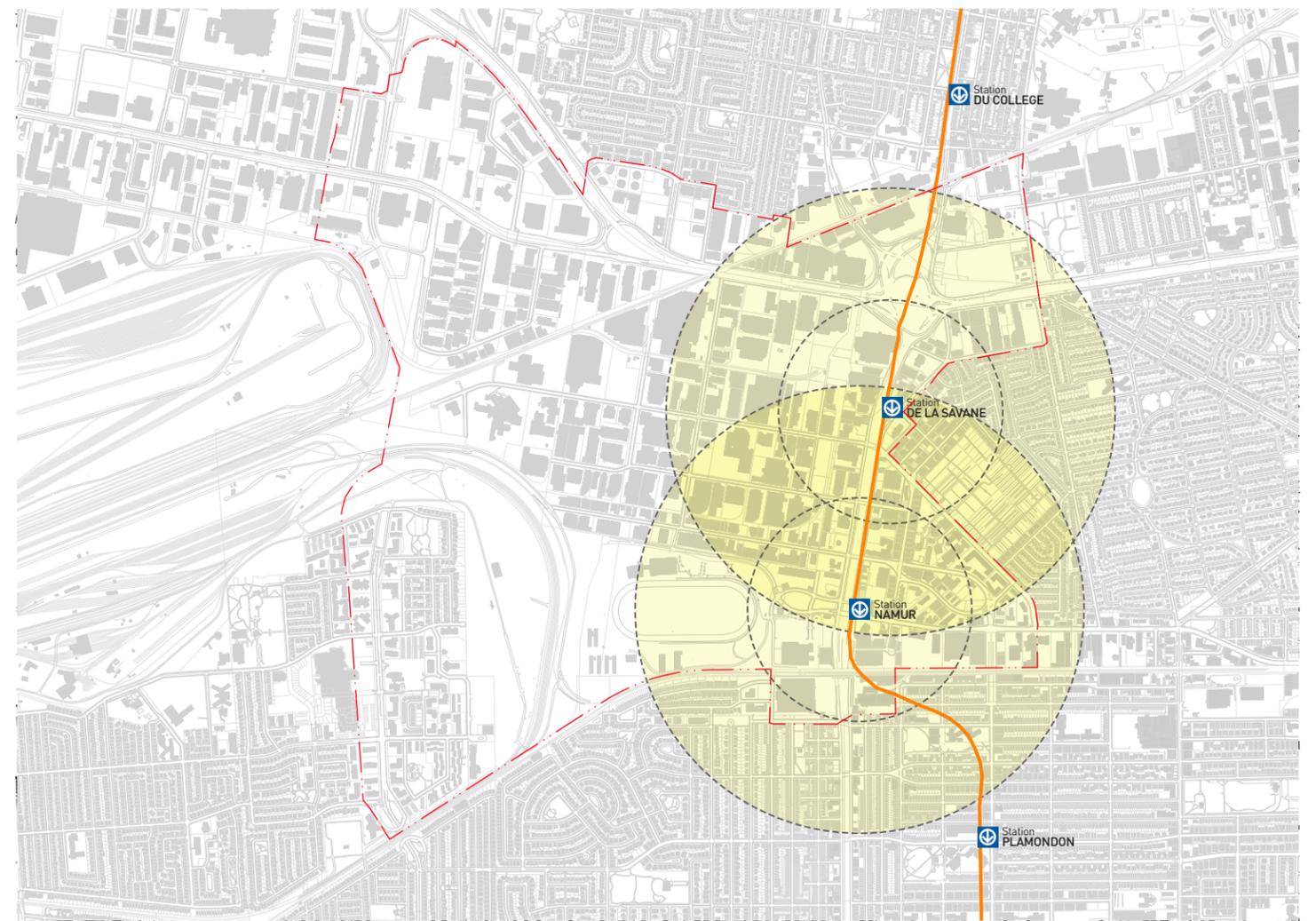


Illustration des artères routières en fonction du niveau d'achalandage



Identification des aires d'influence (500 m et 1 km) des stations de métro De la Savane et Namur.

4.2 CORRIDOR DE BIODIVERSITÉ CAVENDISH/DARLINGTON

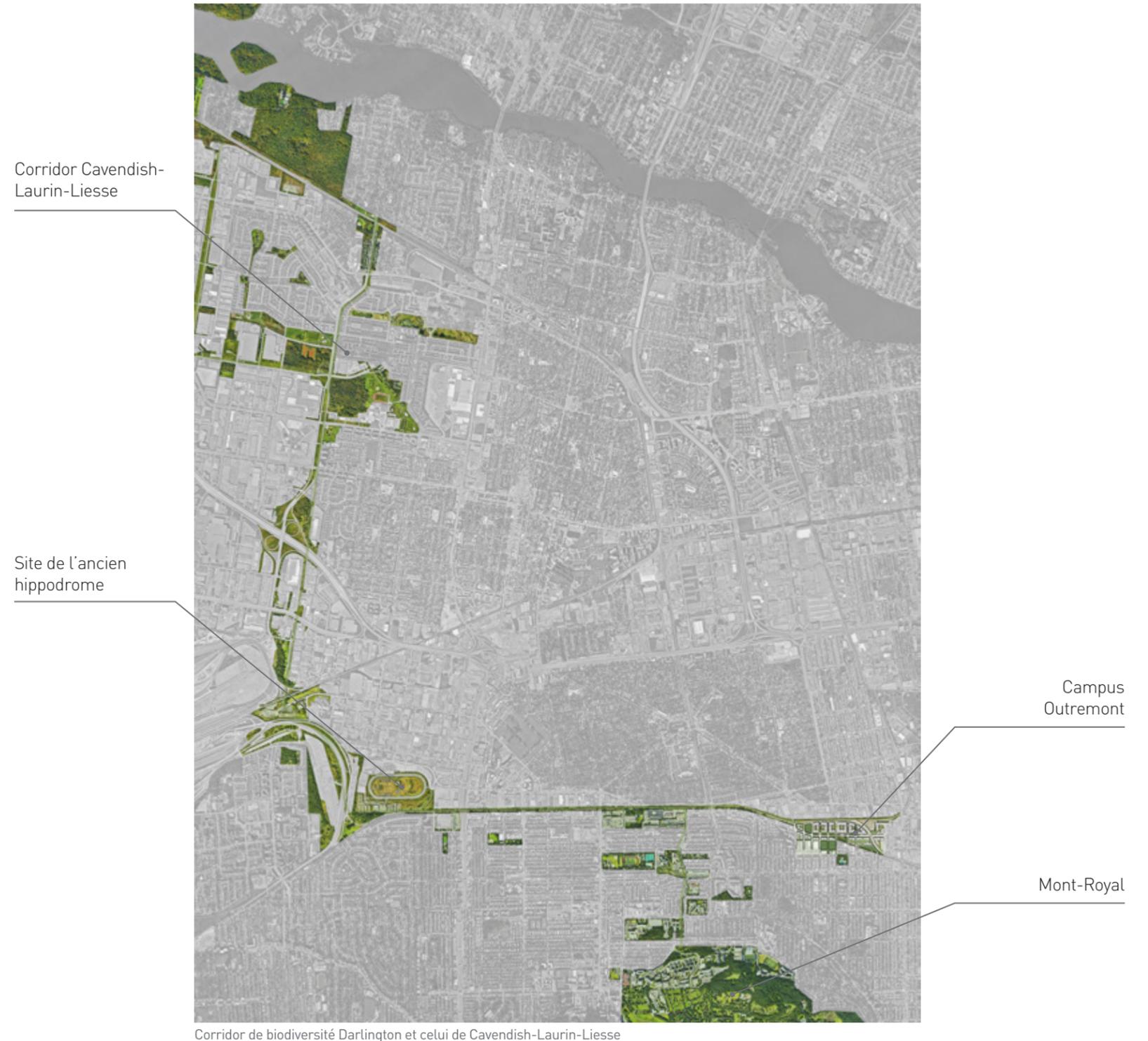
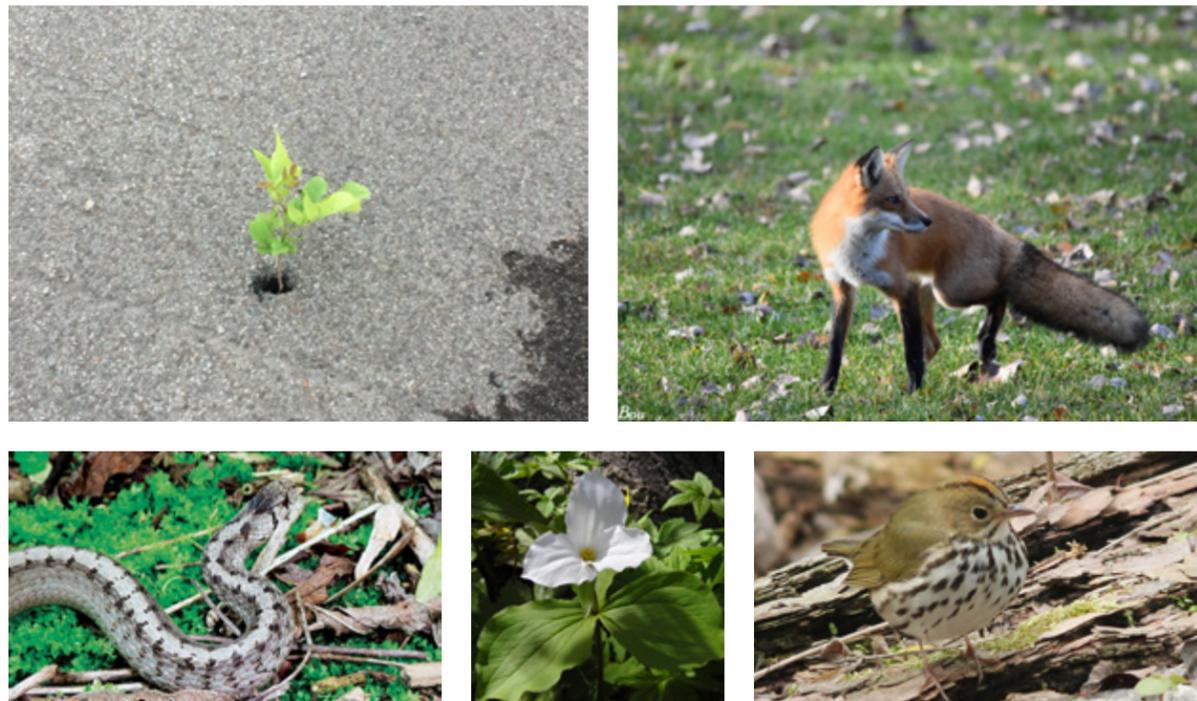
L'Université de Montréal a développé au cours des dernières années le projet de corridor écologique et vivrier Darlington afin de relier le mont Royal à l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. Ce corridor relierait notamment le site Outremont à l'ancien hippodrome par la voie ferrée. En parallèle, un corridor de biodiversité est en planification dans l'arrondissement Saint-Laurent au nord du site; le corridor Cavendish-Laurin-Liesse.

Le projet propose d'intégrer des aménagements favorisant la biodiversité tout en respectant des composantes naturelles historiques du mont Royal et ainsi assurer le lien entre le corridor Darlington et celui de Cavendish-Laurin-Liesse.

Un corridor de biodiversité offre plusieurs avantages dont :

- Le maintien d'une continuité dans les déplacements et les migrations des espèces;
- Le rétablissement des populations animales et végétales dans le milieu urbain;
- La régulation de certains problèmes environnementaux (rétention naturelle des eaux, diminution des îlots de chaleur, etc.)
- L'amélioration du cadre de vie en augmentant les espaces de récréation, de loisirs et d'éducation.

Dans le cadre de la planification du redéveloppement de l'ancien site de l'hippodrome, une intégration de liens naturels est à prévoir afin de participer à la création et au maintien de ce corridor de biodiversité. Plusieurs interventions peuvent être mises en place qui contribueraient à l'atteinte de cet objectif. L'emprise ferroviaire, incluant les aires de triages, offrent un important potentiel de requalification pour l'aménagement d'un corridor écologique accueillant faune, flore et activités humaines.



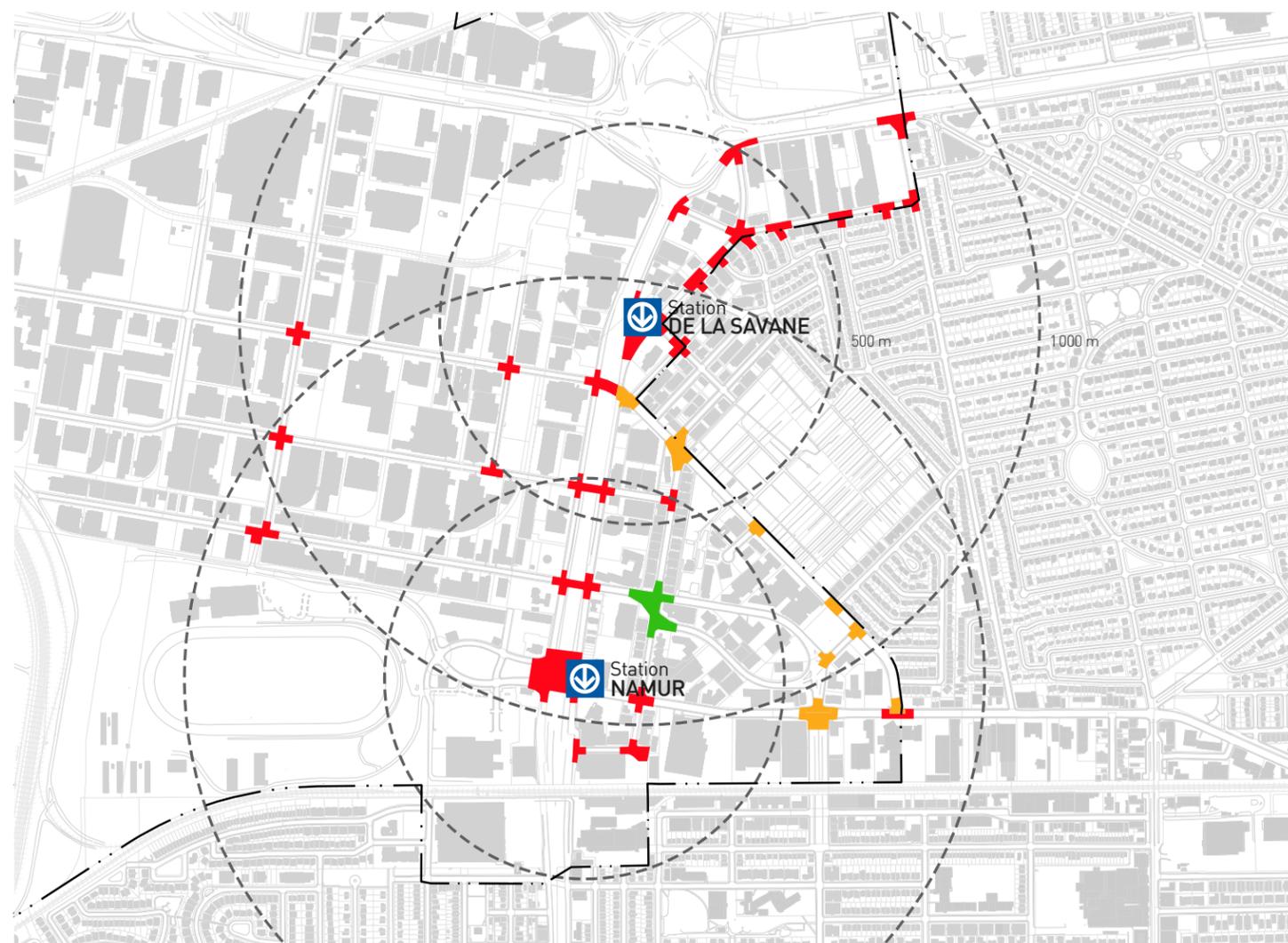
4.3 INTERSECTIONS ET ENTRÉES CHARRETIÈRES

Afin de favoriser les déplacements piétons, plusieurs interventions peuvent être favorisées. Une analyse sommaire des intersections et trottoirs à l'intérieur des aires TOD identifiées au PMAD du secteur de planification permet de réaliser le potentiel de réaménagement. Cette limite d'analyse a été choisie pour démontrer l'étendue des enjeux d'aménagement à même les zones où le transport actif devrait être favorisé, voire prioritaire.

La première carte illustre en rouge les intersections où il serait possible d'intervenir afin d'optimiser l'aménagement du domaine public au bénéfice des piétons sans nuire à la circulation des véhicules. Les couleurs verte et jaune sont les lieux où des interventions ont déjà été réalisées ou sont en planification (principalement dans le secteur du Triangle). L'analyse s'est concentrée à l'intérieur d'un périmètre

de 500 mètres autour des stations de métro puisque c'est plus particulièrement à ces endroits que les efforts devraient être déployés afin de rehausser la sécurité et le confort des déplacements piétons.

Un relevé des entrées charretières situées à l'intérieur des périmètres de 500 mètres autour des stations de métro a aussi été effectué. Ce relevé permet de noter leur grand nombre et illustre à quel point le secteur est axé vers les déplacements véhiculaires. La succession d'entrées charretières sur certaines artères crée des interruptions dans les trottoirs diminuant la continuité des corridors piétons et la sécurité des déplacements actifs.



Cartographie des intersections à requalifier dans un rayon de 500 m des stations de métro

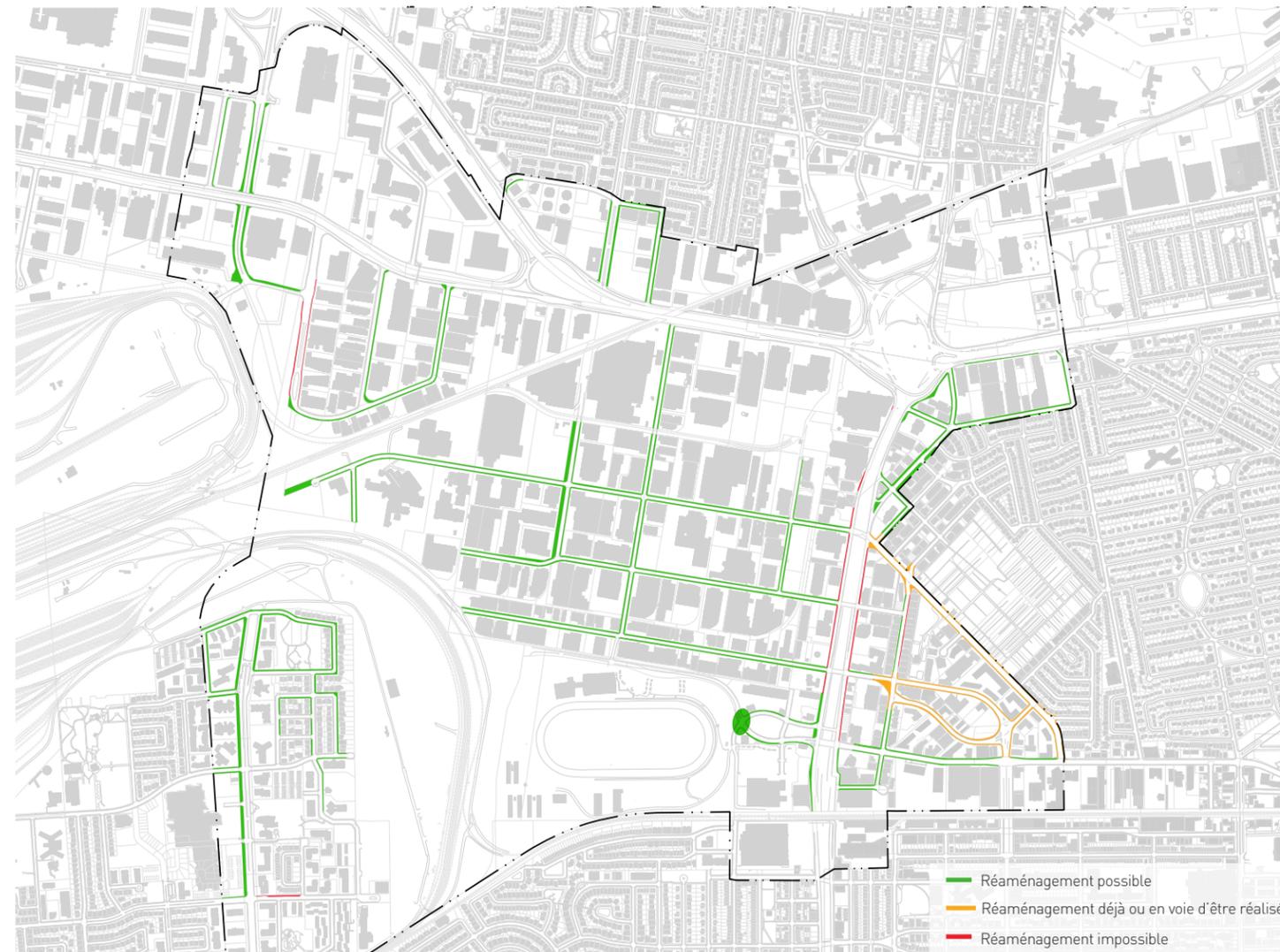


Cartographie des entrées charretières dans un rayon de 500m des stations de métro.

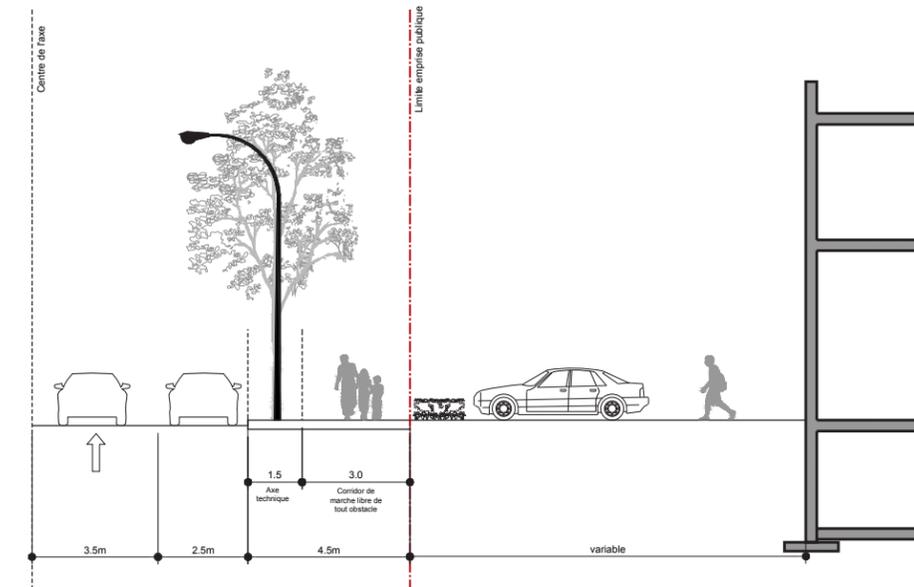
4.4 RÉAMÉNAGEMENT DES RUES

En utilisant uniquement l'emprise publique existante, l'espace offert sur plusieurs rues (voir ligne verte sur la carte) permettrait de redéfinir la typologie de celles-ci pour augmenter le confort et la sécurité des piétons. En fonction de la typologie existante et des usages présents, le réaménagement peut tendre à viser une forte ou une faible densité piétonne (voir coupes). Dans tous les cas, par une simple optimisation de l'utilisation de l'emprise publique, il est possible d'améliorer considérablement l'espace public.

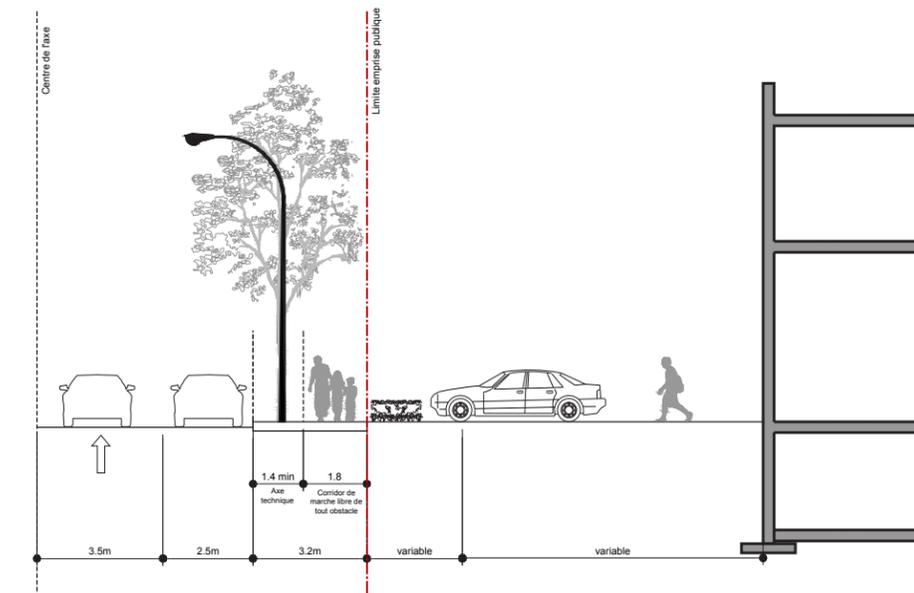
L'emprise existante du boulevard Décarie (en rouge) ne permet toutefois pas d'améliorer le domaine public sans réduire les voies de circulation. Ce qui semble difficile dans le contexte actuel de circulation véhiculaire ainsi que les occasions de verdissement.



Cartographie du potentiel de réaménagement de l'emprise des rues dans le secteur de planification.



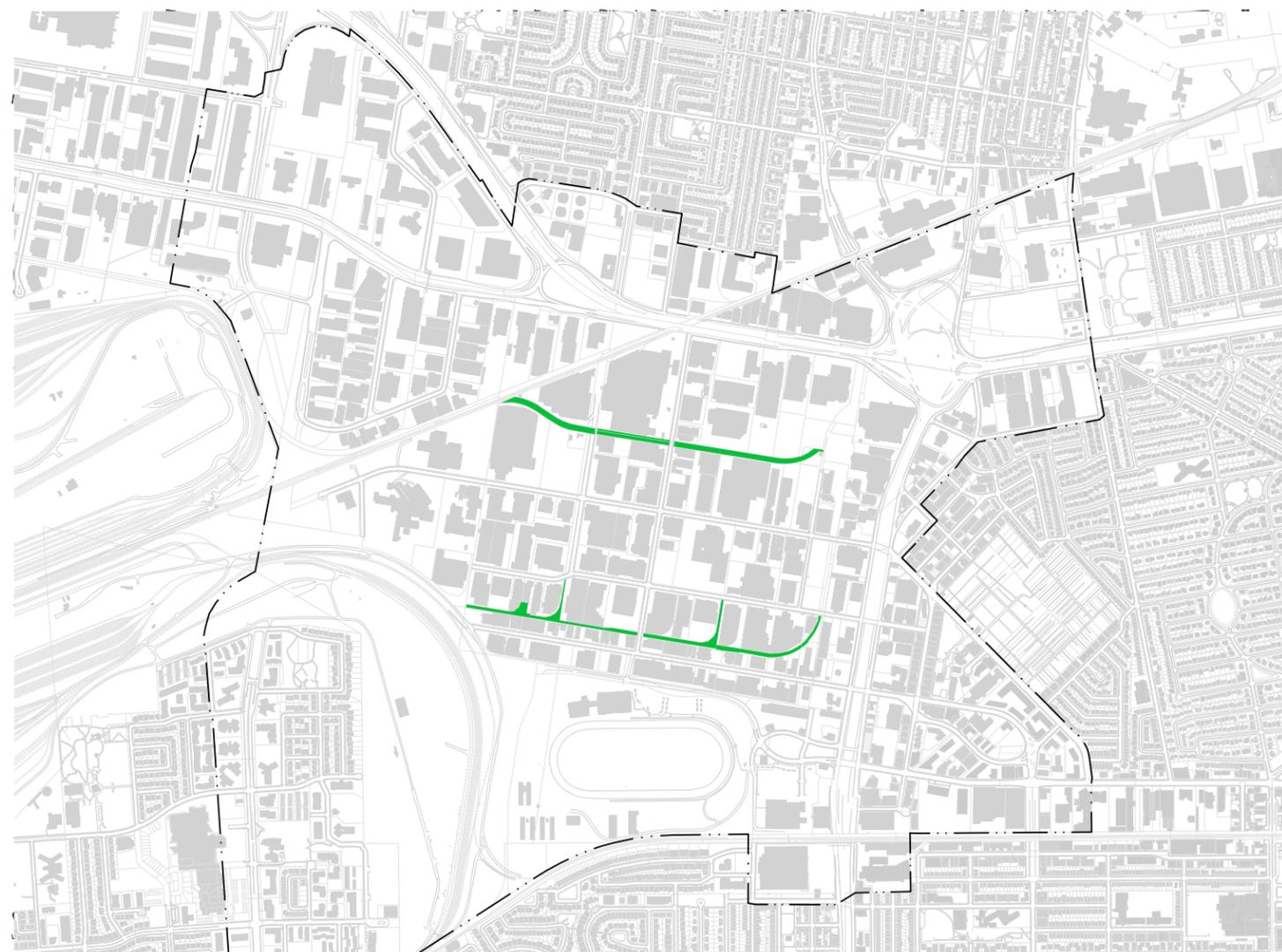
Forte densité piétonne



Faible densité piétonne

4.5 LES ANTENNES D'AIGUILLAGE

À l'origine, la présence des voies ferrées a fortement influencé le développement du secteur industriel de Ville de Mont-Royal. De nombreuses «antennes» permettaient alors de desservir les entreprises et les relier au réseau de voies ferrées. Aujourd'hui, ces liens ont été abandonnés et ont laissé des parcours en friches à travers le quartier. Ces parcours intérieurs offrent un potentiel intéressant pour la création de liens piétons et cyclistes complémentaires à celui offert sur les rues. D'autant plus que le réseau viaire du secteur est fortement utilisé par du camionnage lié aux opérations industrielles. Une validation auprès des propriétaires de ces «antennes» serait à faire dans le cadre d'une étude plus poussée de cette opportunité.



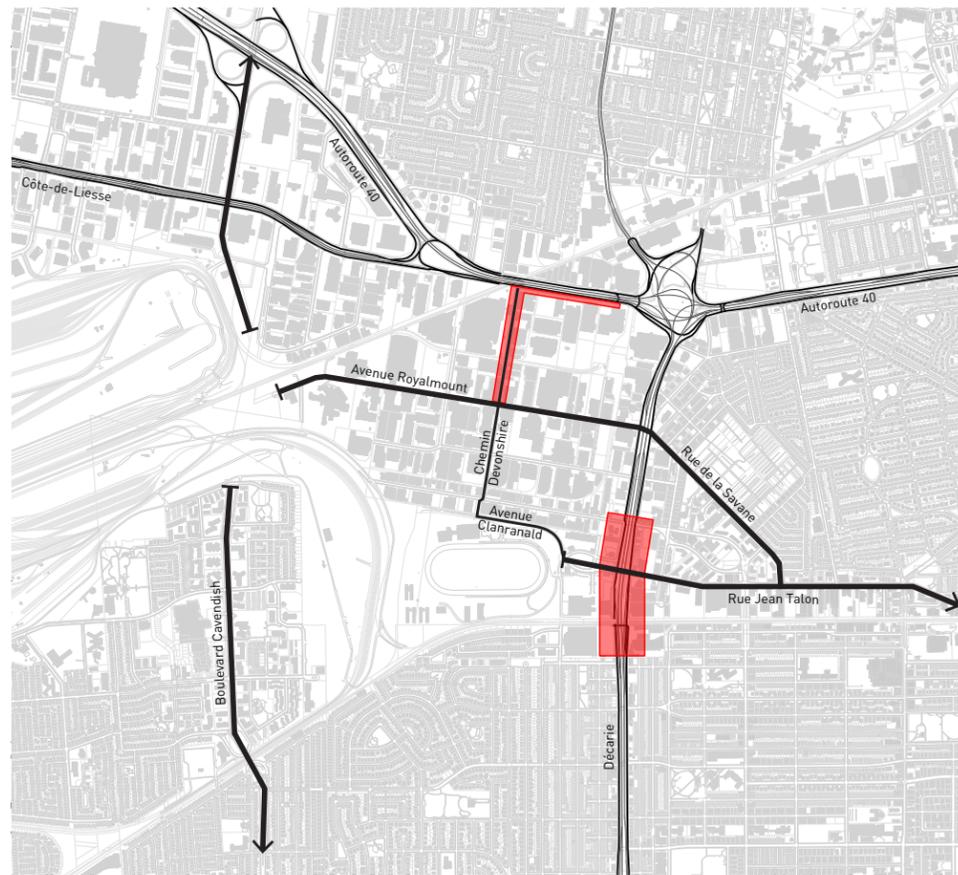
Cartographie des traces des anciennes antennes d'aiguillage.



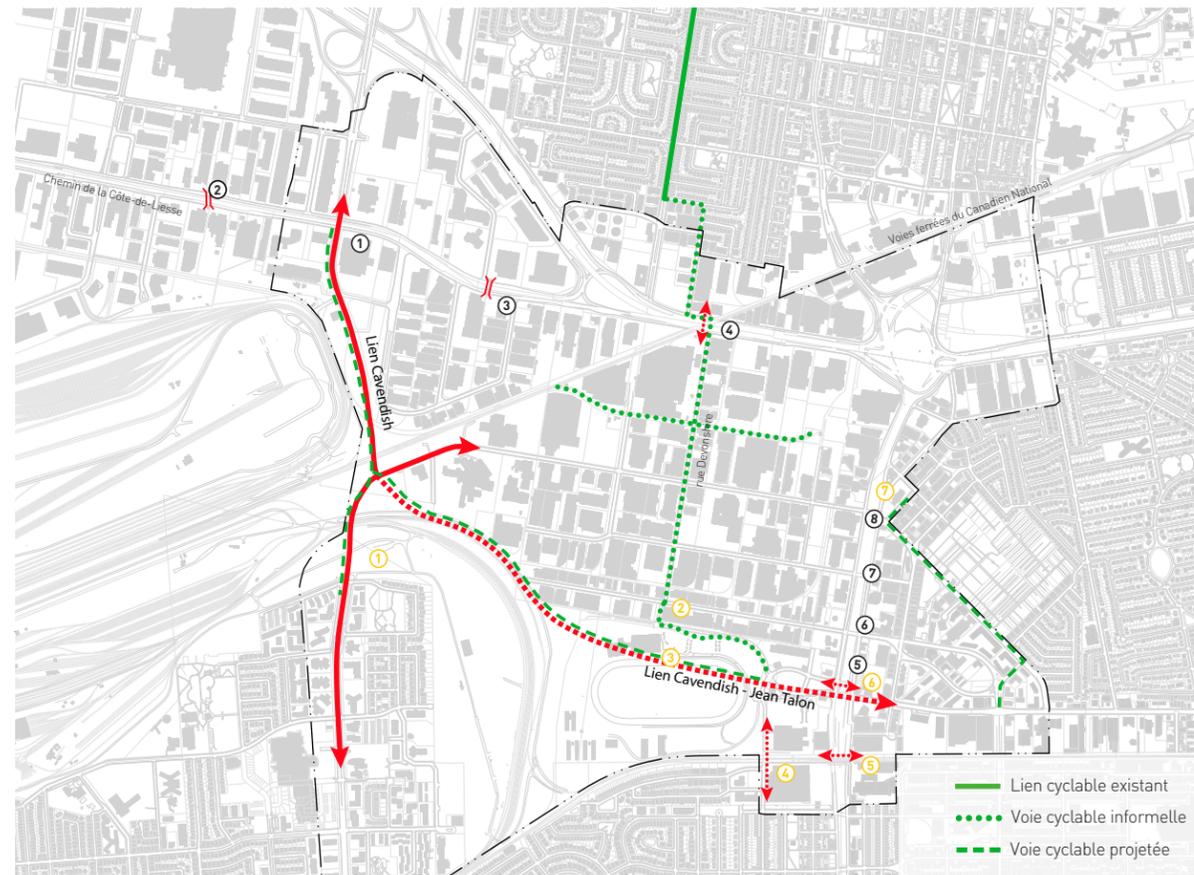
Images des traces des anciennes antennes d'aiguillage.
Source : Google Maps, 2017

4.6 LES LIENS EXISTANTS ET PROPOSÉS

Le secteur de planification Namur-De la Savane est enclavé par les autoroutes Décarie, Métropolitaine, Côte-de-Liesse et les chemins de fer du CP et du CN. Les seuls liens existants sont aménagés en priorité pour l'automobile et présentent des déficiences en termes de sécurité et de confort pour les transports actifs. Le potentiel de création de nouveaux liens principalement actifs est toutefois existant et pourrait contribuer au rehaussement de la qualité du domaine public.



Identification des liens véhiculaires nord-sud pour quitter le secteur de planification à partir des rues locales, notamment les sorties permettant de rejoindre le réseau métropolitain (en rouge).



Identification des liens existants (en noir) et proposés (en rouge).

LIENS EXISTANTS

1. Passage inférieur Cavendish/Côte-de-Liesse;
2. Passerelle Isabey/Darnley. Démolie en 2015, reconstruite en 2017. Accessibilité pour piétons et vélos,
3. Passerelle Barr, Côte-de-Liesse. Démolie en 2015. Reconstituée en 2017;
4. Passage à niveau piéton du Canadien National;
5. Viaduc Jean-Talon et de la rue des Jockeys;
6. Viaduc de la rue Paré;
7. Viaduc de la rue Ferrier;
8. Viaduc De la Savane/Royalmount.

LIENS PROPOSÉS

1. Prolongement en viaduc ou en passage inférieur du boulevard Cavendish;
2. Nouveau carrefour de la rue Paré/Devonshire;
3. Réaménagement de l'axe Devonshire;
4. Projet de passage inférieur axe Clanranald;
5. Projet de recouvrement viaduc ferroviaire du CP;
6. Projet de dalle-parc Jean-Talon/des Jockeys;
7. Projet de passerelle piétonne Royalmount/de la Savane.

4.6.1 LES PASSERELLES PIÉTONNES AU-DESSUS DE L'AUTOROUTE

Les passerelles piétonnes au-dessus de l'autoroute Côte-de-Liesse ont été démolies en 2015 et reconstruites en 2017. Elles offrent un accès sécuritaire et direct entre le secteur industriel de Ville Mont-Royal au sud de l'autoroute et l'arrondissement de Saint-Laurent au nord. Une nouvelle passerelle est aussi en planification au-dessus de l'autoroute Décarie qui permettrait de relier la station de métro De la Savane et le projet commercial Royalmount.

Passerelle piétonne



Reconstruction des passerelles piétonnes de la Côte-de-Liesse
Source : Google Maps, 2017



Nouvelle passerelle piétonne au-dessus du Chemin de la Côte-de-Liesse, reconstruite en 2017

4.6.2 LE PASSAGE À NIVEAU PIÉTON DE L'AXE DU CHEMIN DEVONSHIRE

Le passage à niveau dans l'axe du chemin Devonshire, quoiqu'accessible pour piétons et cyclistes uniquement, laisse une impression générale peu invitante. Le réaménagement de ce passage en favorisant une plus grande luminosité ainsi que l'ajout d'espaces végétalisés et de mobilier pourrait augmenter significativement le sentiment de sécurité des usagers.

Passage à niveau



Passage à niveau piéton et cycliste du Canadien National dans l'axe du Chemin Devonshire. Source : Google Maps, 2017



Exemple d'utilisation de l'espace sous des viaducs routiers et/ou ferroviaires
The Bentway Skating trail under the Gardiner near Fort York. (Paul Borkwood/CBC)



Accès en direction sud au Chemin Devonshire sous l'autoroute Transcanadienne, près du passage à niveau piéton du Canadien National.



Passage à niveau piéton du Canadien National sous l'autoroute transcanadienne.



Exemples de liens pour les transports actifs sous des viaducs routiers et/ou ferroviaires.



4.6.3 LE PROLONGEMENT DE L'AXE CAVENDISH

L'illustration ci-dessous montre une comparaison, à la même échelle, du projet de prolongement de l'axe Cavendish avec le viaduc Rockland actuel. Que la proposition soit de réaliser un viaduc (passage surélevé) ou un tunnel (passage inférieur), les transitions nécessaires afin de dégager des hauteurs libres sous ou au-dessus des obstacles (voies ferrées, voies de desserte, etc.) sont considérables. Dans les conditions actuelles, c'est pratiquement toute la longueur du lien qui sera en structures étagées.

Cette condition affecte largement le potentiel d'intégration de composantes de transport actif et de connexion possible avec le réseau de surface existant. La possibilité de créer au sol un réseau de liens de transports actifs devrait être évaluée, peu importe l'option retenue pour le prolongement de l'axe Cavendish. Dans tous les cas, ces travaux nécessiteront des investissements majeurs qui requerront la réalisation d'études au préalable à la hauteur de l'envergure de l'infrastructure projetée.



Proposition préliminaire de raccordement du boulevard Cavendish. L'illustration évalue approximativement les distances minimales requises (en rouge) pour assurer la transition et le dégagement des obstacles à traverser que ce soit en tunnel, en passage inférieur ou en viaduc.

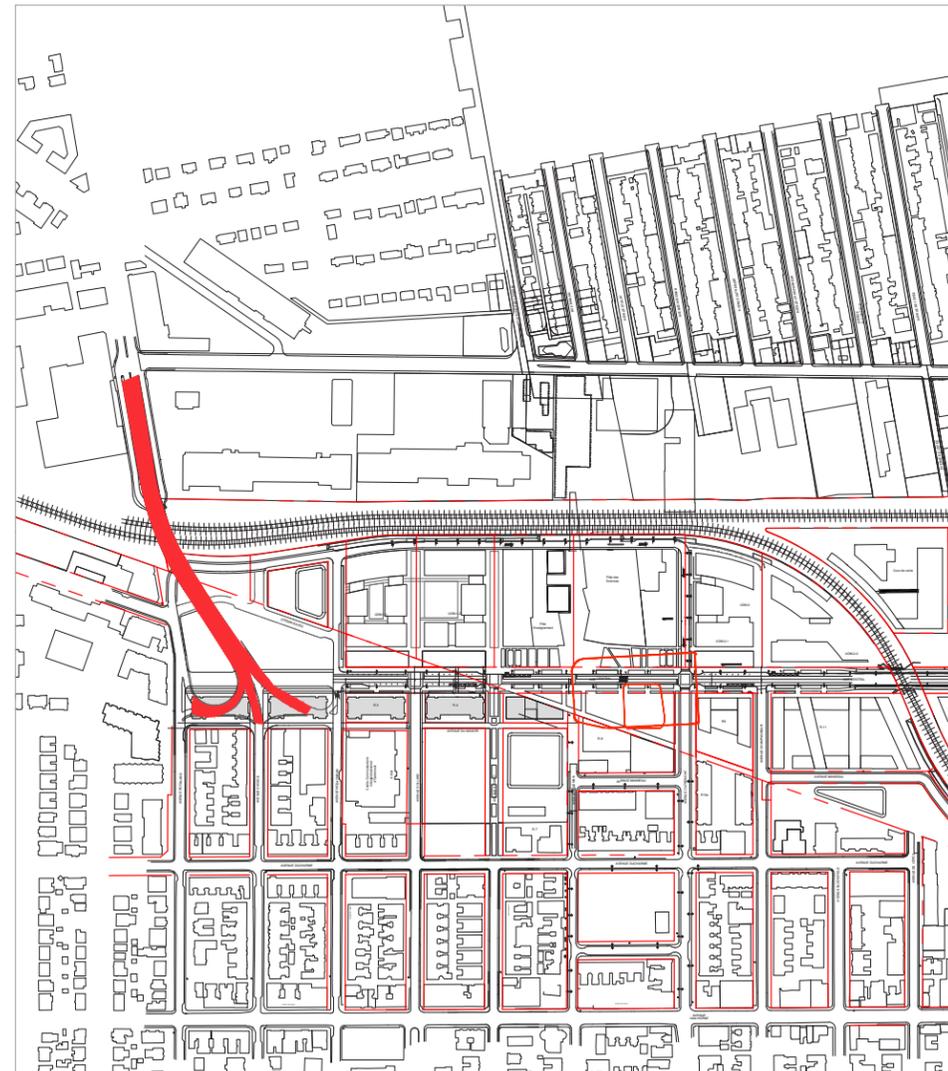


Illustration du viaduc Rockland dans le secteur du site Outremont.



Source : Google Maps, 2017



LES SECTEURS DU BOULEVARD
DÉCARIE, DES ABORDS DE LA STATION
DE MÉTRO NAMUR ET DU SITE DE
L'ANCIEN HIPPODROME



5

// Secteurs prioritaires

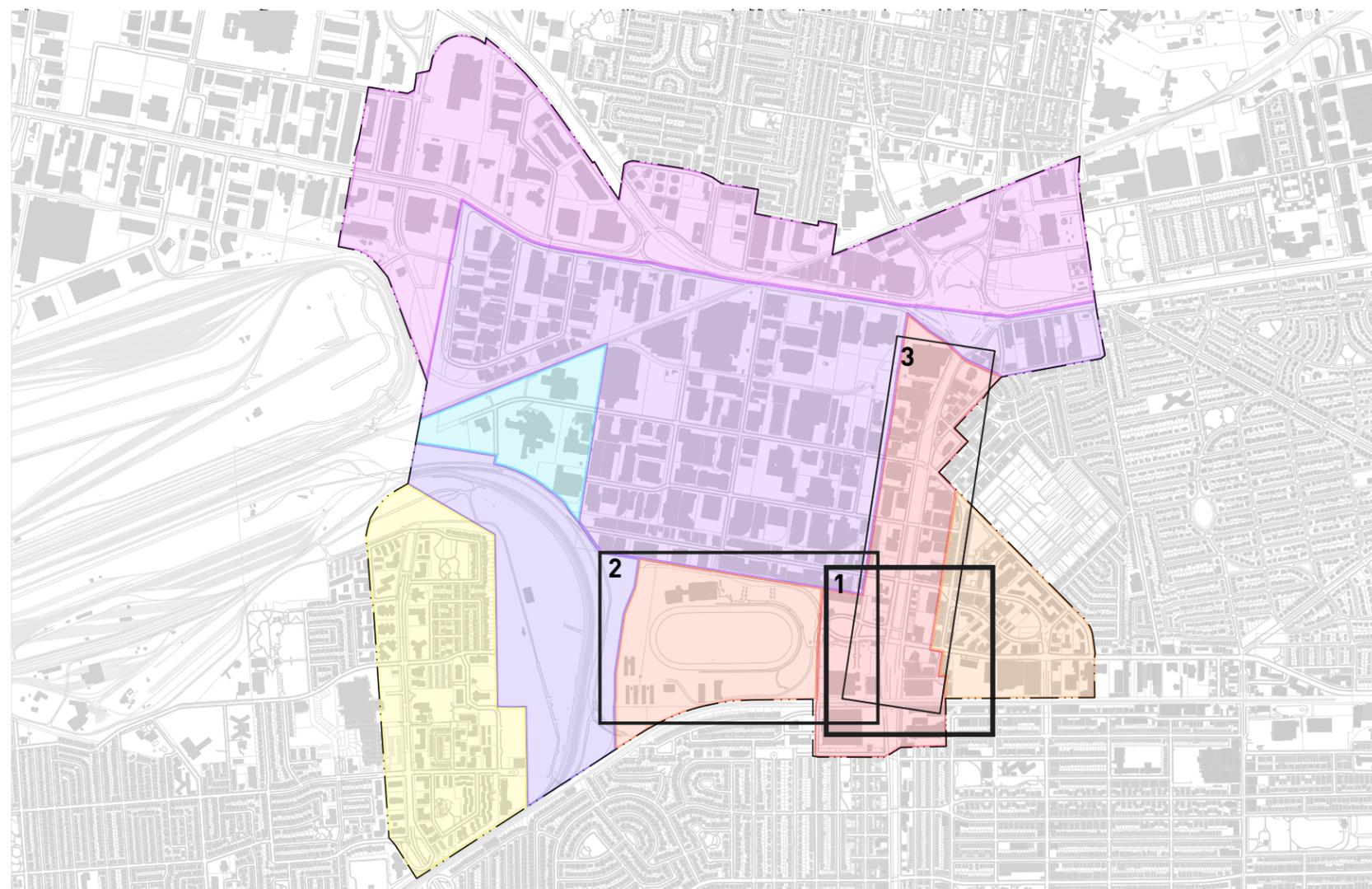
5.1 // Le Boulevard Décarie et les abords du métro Namur	49
5.2 // Site de l'ancien hippodrome	56
5.3 // Structure des espaces publics proposés	63

5 // Secteurs prioritaires

Le territoire du secteur de planification Namur-De la Savane a une superficie de plus 700 hectares, chevauche plusieurs limites administratives et accueille une majorité d'entreprises industrielles toujours en exploitation complexifiant la mise en place d'interventions sur le domaine public.

La partie sud du secteur offre toutefois un potentiel de réaménagement intéressant dû à l'espace libre laissé par le site de l'ancien hippodrome et le lien qui sera créé entre le boulevard Cavendish et la rue Jean-Talon Ouest. Ainsi, des secteurs prioritaires ont été identifiés par la Ville pour faire l'objet d'une analyse plus poussée des interventions à faire sur le domaine public en continuité avec celles déjà réalisées dans le secteur du Triangle. Ces secteurs prioritaires sont les abords du boulevard Décarie, les abords de la station de métro De la Savane, les abords de la station de métro Namur et le site de l'ancien hippodrome.

Pour les fins de ce rapport, il a été entendu avec la Ville que trois secteurs prioritaires allaient faire l'objet d'une analyse et de propositions d'aménagement, soit les secteurs du boulevard Décarie, des abords de la station de métro Namur et du site de l'ancien hippodrome. Étant donné le peu d'information et de détails techniques relatifs au futur projet immobilier Royalmount, l'analyse du secteur prioritaire des abords de la station de métro De la Savane n'a pas été détaillée.

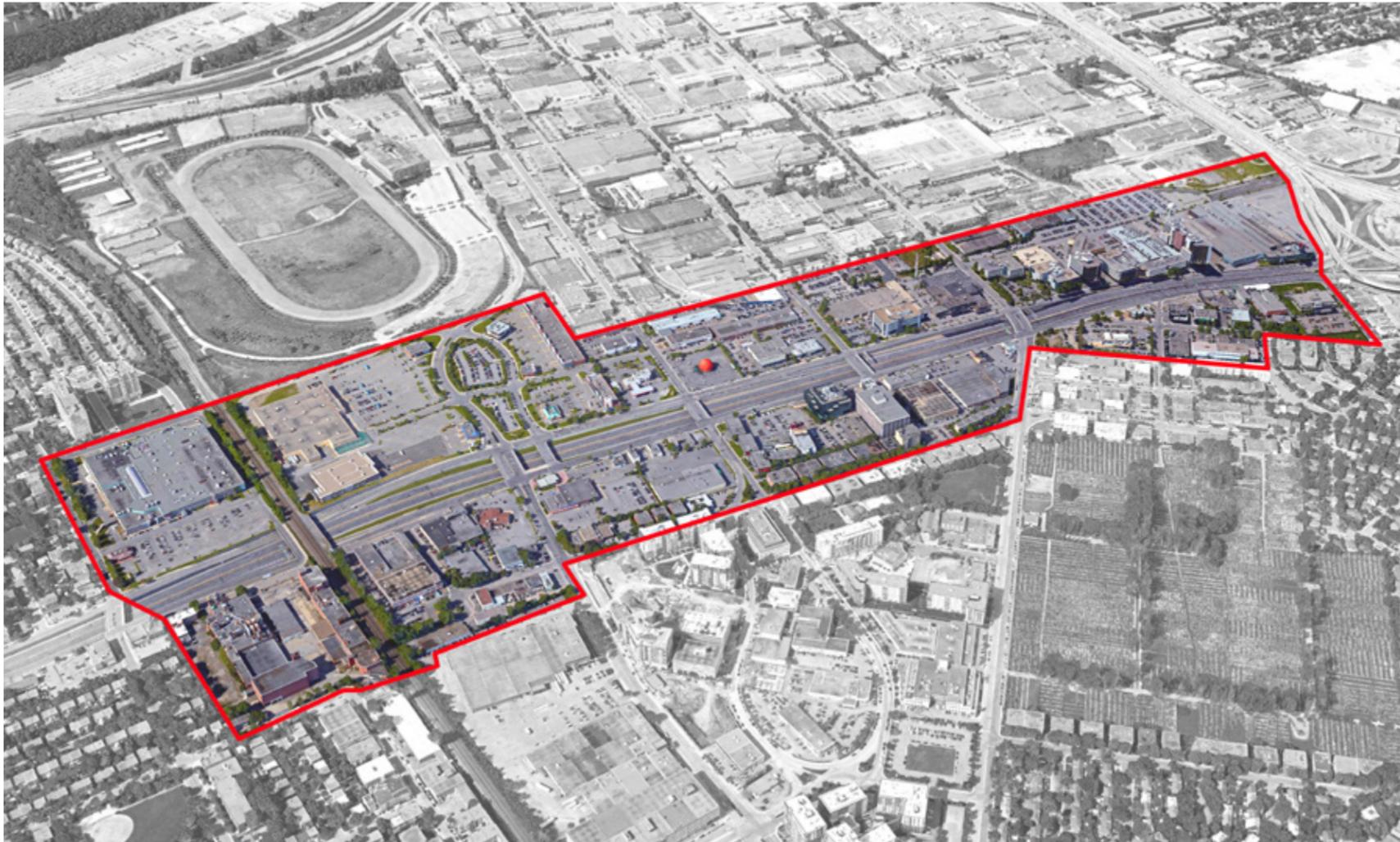


Identification des secteurs prioritaires.

5.1 LE BOULEVARD DÉCARIE ET LES ABORDS DU MÉTRO NAMUR

Situé en plein cœur de l'aire TOD de la station de métro Namur, l'aménagement du domaine public de ce secteur prioritaire devrait favoriser les déplacements actifs. Cependant, la congestion constante observée à l'intersection des rues Jean-Talon Ouest et Décarie a des répercussions importantes sur ces déplacements. L'espace réservé pour les piétons et cyclistes est minimal, voire absent, et peu sécuritaire. Cette situation complexifie l'accessibilité à la station de métro Namur, principalement à partir de l'ouest du boulevard Décarie, et mine le potentiel de liaisons entre chaque côté du boulevard Décarie.

Le prolongement de l'axe Cavendish et la création d'un nouveau lien direct avec la rue Jean-Talon Ouest sont l'occasion idéale pour revoir la configuration de ce secteur au profit des déplacements actifs d'est en ouest et du nord au sud.



Vue aérienne du secteur prioritaire Décarie et abords du métro Namur
Source : Google Maps, 2017

5.1.1 UTILISATION DE L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE

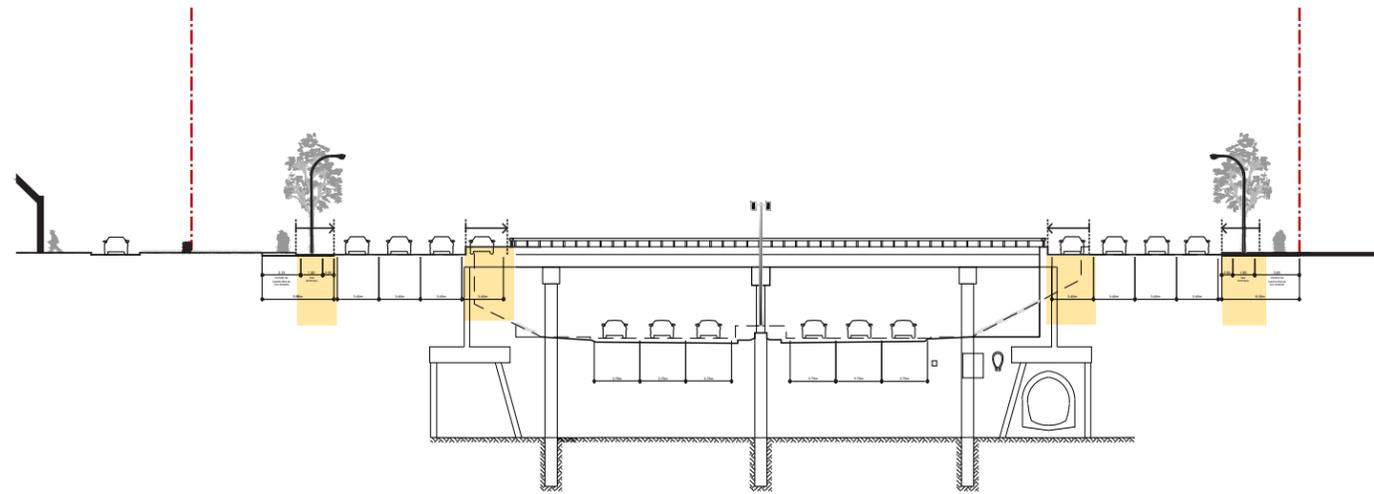
Par exemple, la configuration actuelle du boulevard Décarie dû principalement à la présence de l'autoroute n'offre pas l'espace suffisant pour améliorer la sécurité et augmenter le confort des piétons. L'utilisation du talus de l'emprise de l'autoroute offrirait cependant une solution intéressante à ce problème sans réduire la capacité actuelle du réseau routier. Deux options de réaménagement sont à envisager, soit :

1. Élargissement du trottoir piéton en déplaçant les voies de circulation vers l'autoroute;
2. Utilisation de la largeur du talus pour l'aménagement d'un espace public de transition entre les deux côtés de l'autoroute.

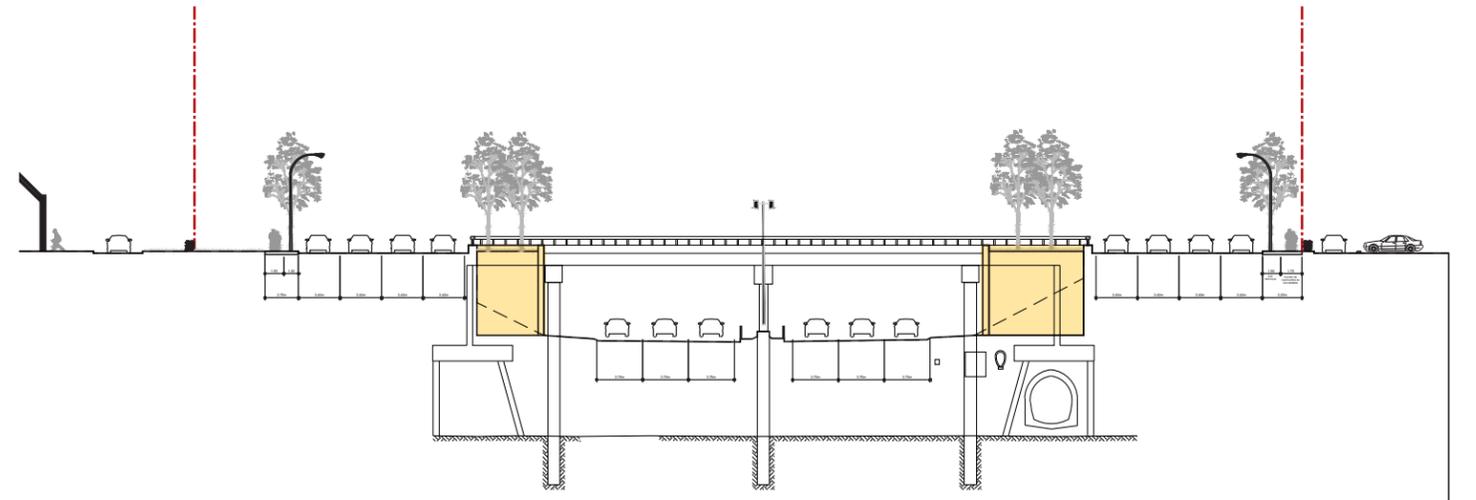
Une ou l'autre de ces interventions permettraient d'améliorer le domaine public pour les piétons et cyclistes aux abords du boulevard Décarie sans nuire aux déplacements automobiles.



Identification du potentiel de réutilisation de l'espace à l'intérieur de l'emprise publique.



Coupe présentant le potentiel d'élargissement des trottoirs en déplaçant les voies de circulation vers le centre à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute.



Coupe présentant le potentiel de création d'une esplanade à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute au-dessus des talus actuels.

5.1.2 RECONFIGURATION DES BRETelles

Il serait aussi possible de retirer les véhicules qui parviennent du nord et qui désirent uniquement prendre l'autoroute en direction nord en aménageant une bretelle de retour en amont et en aval des intersections problématiques du secteur. Cette proposition permettrait de créer une intersection plus invitante aux coins Décarie et des Jockeys tout en retirant des véhicules du réseau local. De même, en provenance du sud deux voies de virage pourraient être aménagées pour le retour vers le sud. De telles bretelles indépendantes du réseau urbain permettraient d'alléger la circulation sur le viaduc et sécuriser les traverses piétonnes. Une validation de ces hypothèses devrait être faite par la réalisation d'une étude d'opportunité.



Réaménagement possible des viaducs Jean-Talon et Des Jockeys par l'aménagement de bretelles hors réseau urbain.
Source : Google Maps, 2017

Bretelle de «retour» vers le Nord



Bretelle Nord du viaduc Sherbrooke

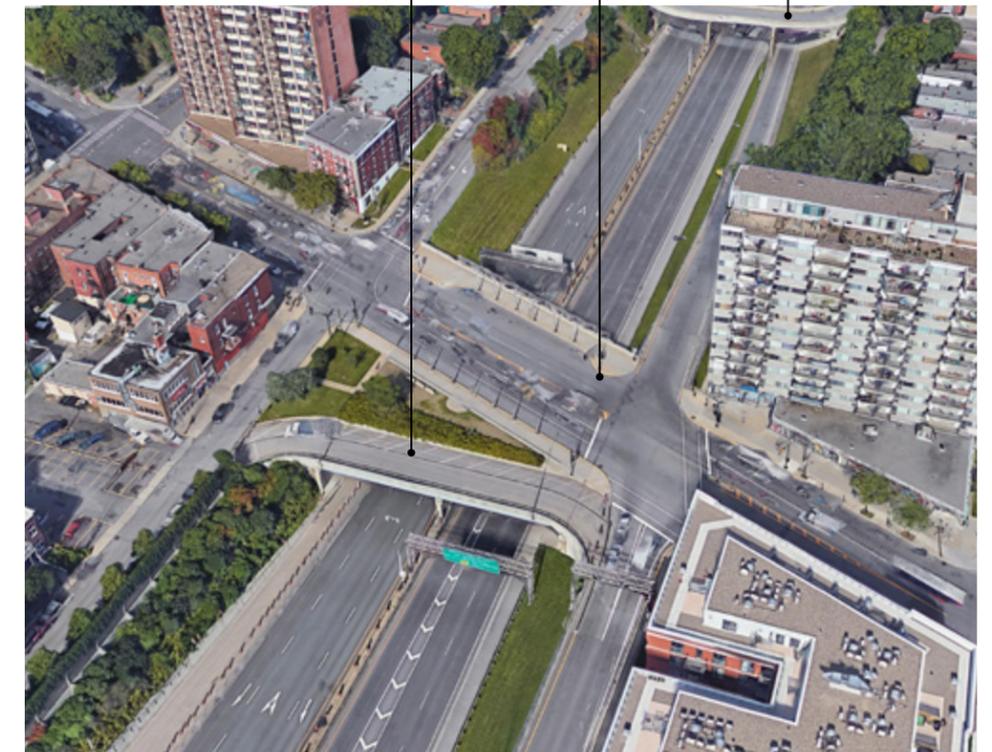
Au Nord de la rue Sherbrooke, une bretelle de sortie de l'autoroute permet d'accéder à la rue St-Jacques sans utiliser l'intersection du viaduc de la rue Sherbrooke permettant ainsi d'alléger les mouvements à cette intersection.

Source : Google Maps, 2017

Bretelle de «retour» vers le Nord

Viaduc de la rue Sherbrooke

Bretelle de «retour» vers le Sud



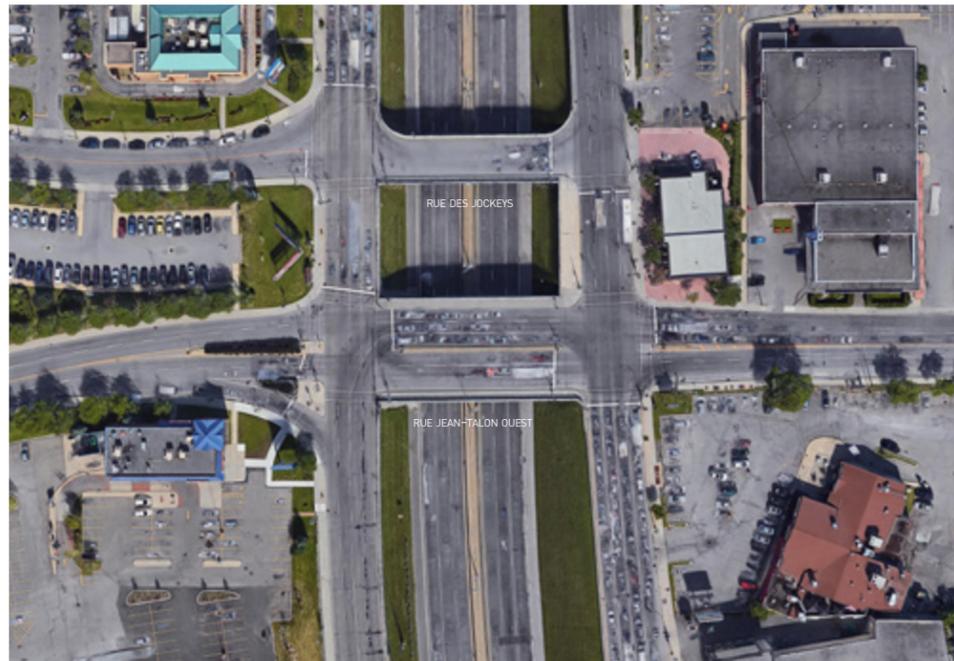
Bretelle Sud du viaduc Sherbrooke

Au sud du viaduc Sherbrooke, une bretelle de retour permet de retirer cette manoeuvre de l'intersection du viaduc Sherbrooke permettant ainsi d'apaiser la circulation sur le viaduc. Le nombre de voies est limité à quatre, les trottoirs du viaduc sont élargis et du stationnement sur rue est permis permettant ainsi un environnement comparable aux conditions urbaines normales.

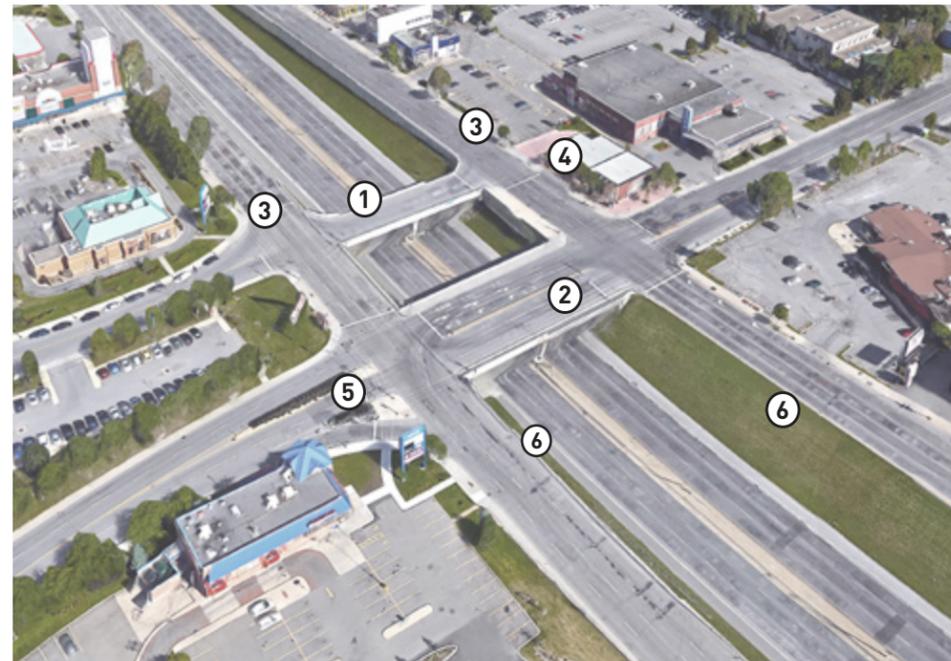
Source : Google Maps, 2017

5.1.3 LES VIADUCS JEAN-TALON ET DES JOCKEYS

Le recouvrement du viaduc Jean-Talon et Des Jockeys offre une occasion unique de relier rapidement l'est et l'ouest de l'autoroute au niveau de la station de métro Namur. Ce lien étant primordial dans l'accès au futur quartier de l'hippodrome. Le réaménagement de ce secteur offrirait aussi l'occasion de revoir ses abords afin d'optimiser l'utilisation des emprises publiques pour l'augmentation des espaces réservés aux piétons et cyclistes.

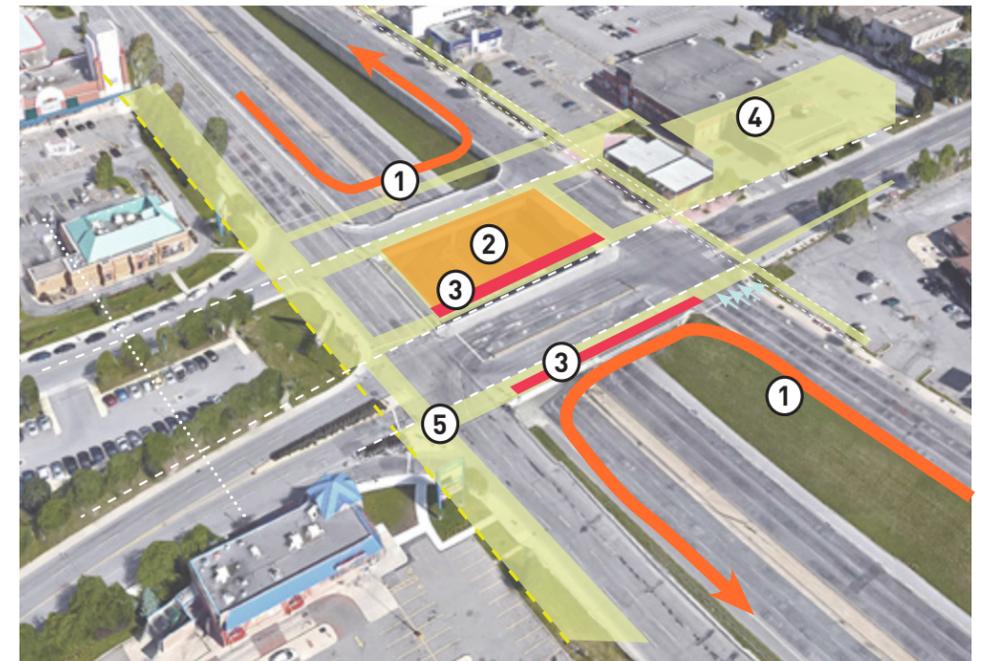


Vue aérienne des viaducs Jean-Talon et Des Jockeys.
Source : Google Maps, 2017



Analyse des conditions existantes

1. Le viaduc des Jockeys sert principalement de bretelle de retour; il n'y a pas de trottoir sur le côté nord.
2. Largeur de trottoir insuffisante pour forte densité piétonne.
3. L'absence de traverse piétonne sur le côté nord et large rayon de virage rendent l'intersection Des Jockeys et Jean-Talon Ouest dangereuse.
4. Aménagement du domaine public piéton restreint aux abords du métro Namur.
5. La présence d'un îlot déviateur pour voie de virage à droite est peu conviviale pour des fortes densités piétonnes.
6. La largeur des aménagements de talus présente des dimensions permettant un potentiel de réaménagement des abords du viaduc.

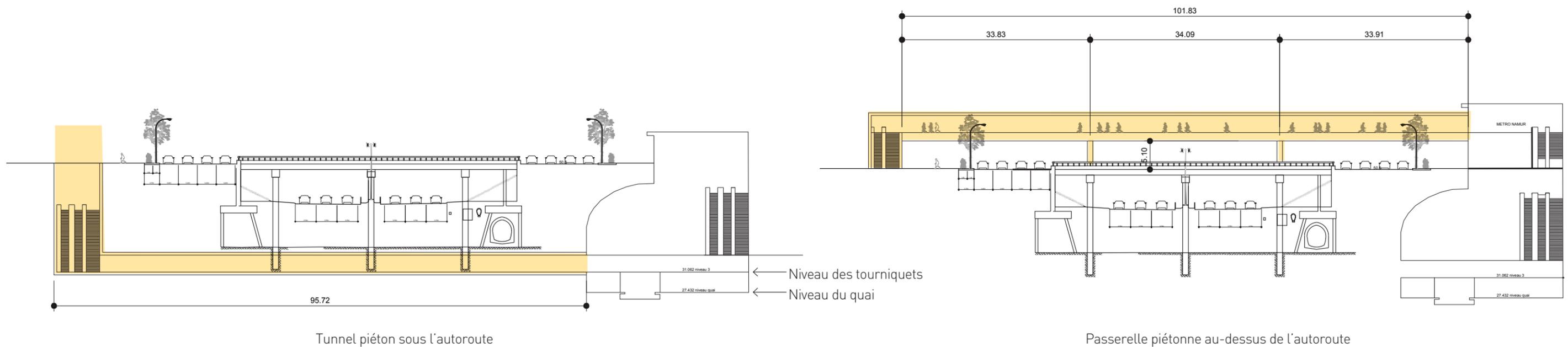


Orientations possibles

1. Validation de l'aménagement possible de bretelle adjacente permettant de retirer certaines manoeuvres de virage de l'intersection.
2. Évaluation du potentiel d'aménagement d'une dalle de recouvrement entre les viaducs Des Jockeys et Jean-Talon.
3. Évaluation du potentiel d'aménagement de structures adjacentes permettant de fournir plus d'espaces et de sécurité pour les piétons.
4. Aménagement des abords du métro Namur (place du métro, réaménagement de l'entrée, etc.).
5. Déploiement du réaménagement du domaine public piéton (évaluation du maintien de certaines voies, redimensionnement des rayons de trottoirs, retrait des voies de virage).

5.1.4 CRÉATION D'UN PASSAGE PIÉTON INDÉPENDANT

L'amélioration des aménagements pour piétons pourrait aussi être complétée par des infrastructures désignées. Ainsi, un accès direct à la station de métro Namur par l'aménagement d'une passerelle ou un tunnel. Malgré son apparente complexité, une analyse sommaire semble démontrer que l'espace disponible en souterrain (sous l'autoroute) est suffisant pour construire un tunnel au niveau de la partie publique de la station (niveau des tourniquets). Cette option aurait comme avantage d'éviter aux piétons de traverser l'autoroute Décarie en plus de créer une entrée indépendante à la station de métro Namur du côté ouest. Compte tenu de l'importance des mouvements piétons projetés avec le redéveloppement du site de l'ancien hippodrome, ces options devraient faire l'objet d'études de faisabilité.



5.1.5 L'ÉLARGISSEMENT DU VIADUC FERROVIAIRE

Tandis que le réseau métropolitain est saturé, il demeure une quiétude dans les rues adjacentes au Boulevard Décarie. La tranquillité de ces espaces parfois enclavés cohabite avec la congestion de l'autoroute. Par ailleurs, afin de diminuer la frontière que représente Décarie et de créer un lien de transports est-ouest à l'extérieur des liens routiers existants, une option pourrait être d'utiliser le viaduc ferroviaire du CP situé au sud de Jean-Talon. Il serait possible d'élargir la structure du viaduc afin de créer un nouveau lien ou de simplement aménager ce lien à même l'emprise ferroviaire existante sans impact sur la structure.



Source : Google Maps, 2017



1. Vue vers l'ouest de la rue David Lewis à l'intersection de l'avenue Clanranald



2. Cul-de-sac de la rue Namur



3. Vue de l'autoroute Décarie vers le nord à partir de l'emprise ferroviaire



Utilisation de la sur largeur de l'emprise ferroviaire afin de créer un lien de transports actifs est-ouest.
Source : Google Maps, 2017



Option représentant la construction d'un pont adjacent à l'emprise ferroviaire.
Source : Google Maps, 2017

5.1.6 LE PROLONGEMENT DE L'AXE CLANRANALD

Enfin, il est envisagé de relier l'avenue Clanranald par un lien sous le chemin de fer du CP. Ce type d'intervention nécessiterait la création d'une emprise routière d'un minimum de 300 mètres de long impactant considérablement les propriétés privées existantes, principalement celles situées au sud de la voie ferrée. Une comparaison avec le viaduc de la rue Victoria permet de constater rapidement l'impact d'un tel aménagement. Il serait toutefois possible d'aménager un lien de transports actifs qui nécessiteraient une emprise plus petite tout en favorisant les liens interquartiers. Les hauteurs libres requises sous la structure étant moins importante.



Illustration montrant la distance approximative requise pour l'aménagement d'un passage inférieur véhiculaire. À gauche, le passage envisagé dans l'axe Clanranald. À droite, le passage de la rue Victoria. Source : Google Maps, 2017

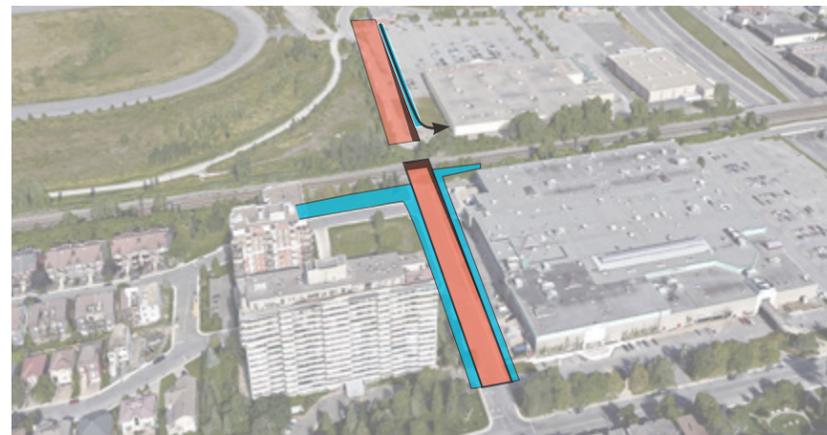


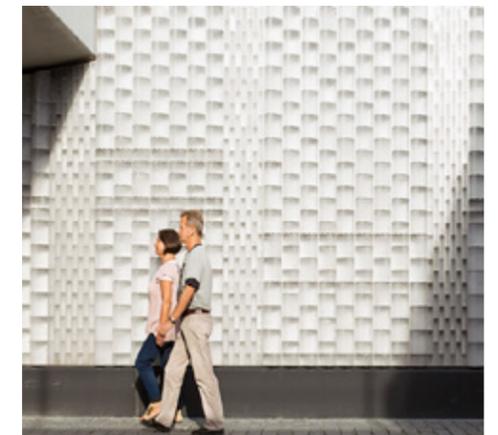
Illustration approximative de l'implantation d'un passage à niveau pour véhicules sous le pont ferroviaire du CP dans l'axe Clanranald. En bleu les voies d'accès latérales. Source : Google Maps, 2017



Passage inférieur du viaduc du CP au-dessus de l'axe central du campus Outremont.



Exemples d'un passage pour piétons et cycliste sous un viaduc ferroviaire. Le design et l'aménagement du tunnel assurent le confort et la sécurité des usagers. Willem II passage par CIVIC architects, Tilburg, Pays Bas. Source: Roderick van Klink



5.2 SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME

Le site de l'ancien hippodrome a récemment été cédé à la Ville de Montréal par le gouvernement du Québec afin d'y construire un projet immobilier qui pourrait accueillir autour de 5 000 logements. Cependant enclavé, ce vaste espace de près de 5 millions de pieds carrés offre l'occasion de créer un véritable milieu de vie à la base du secteur de planification Namur-De la Savane.



Vue aérienne du secteur prioritaire ancien site de l'hippodrome
Source : Google Maps, 2017

5.2.1 NOUVELLE TRAME

L'aménagement du site de l'ancien hippodrome s'inscrit au cœur d'une nouvelle trame en lien avec les secteurs Namur et du Triangle. Le projet de prolongement de l'axe Cavendish et sa connexion avec la rue Jean-Talon Ouest sont au cœur du redéveloppement du site. Bien que ce nouvel axe puisse engendrer une circulation véhiculaire de transit, l'aménagement proposé tâchera de limiter celle-ci tout en s'assurant que la trame urbaine locale reste indépendante et fonctionnelle pour les résidents, travailleurs et visiteurs du quartier. Le défi d'aménagement est d'ailleurs de concevoir un tissu urbain axé sur une vision globale et intégrée du quartier.

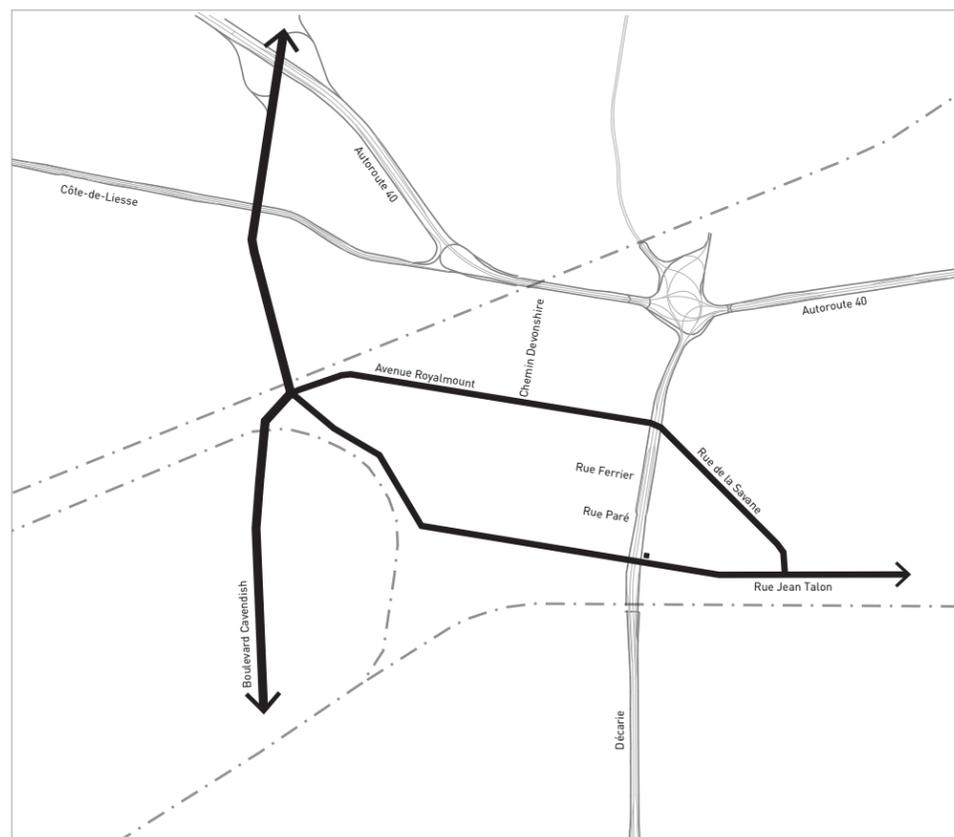
Les liens vers la rue Paré

Actuellement, seul le chemin Devonshire se poursuit au-delà de la trame du quartier. Il est important de créer un maximum de liens nord-sud afin de rejoindre la rue Paré et ainsi unir le secteur industriel au futur projet de l'hippodrome. Ces liens pourraient être créés en utilisant certaines portions de terrains privés non construites ou partiellement construites. Une évaluation plus détaillée de la faisabilité économique de ces propositions devra être effectuée.

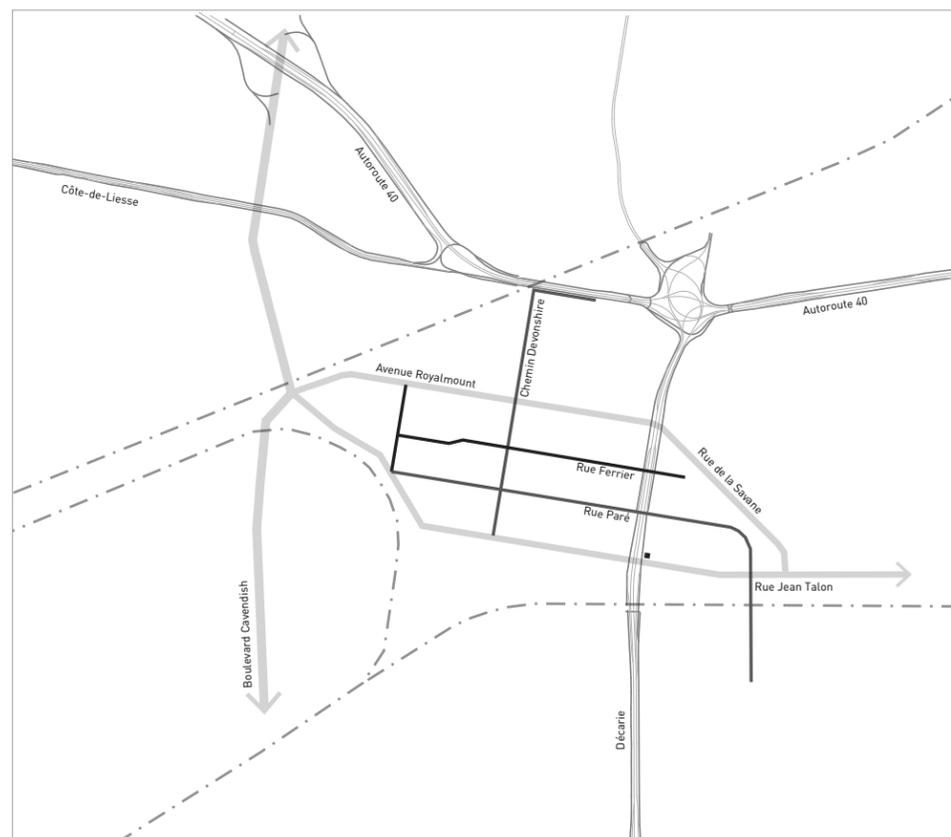
- ▶ La rue Jean-Louis-Lévesque pourrait être prolongée vers le nord sur l'espace actuellement occupé par une partie de l'aire de stationnement du restaurant McDonald's.
- ▶ Des liens pourraient être créés au travers de certains terrains.

Organisation de la trame

- ▶ La trame de rue proposée vise à créer une certaine séparation entre la circulation locale et la circulation de transit tout en assurant une desserte locale des îlots en bordure de l'axe Jean-Talon Ouest/Cavendish. La desserte des îlots peut se faire par la rue Jean-Talon Ouest, mais aussi par les allées parallèles. Ainsi, la desserte de service au quartier peut se faire indépendamment du réseau artériel.



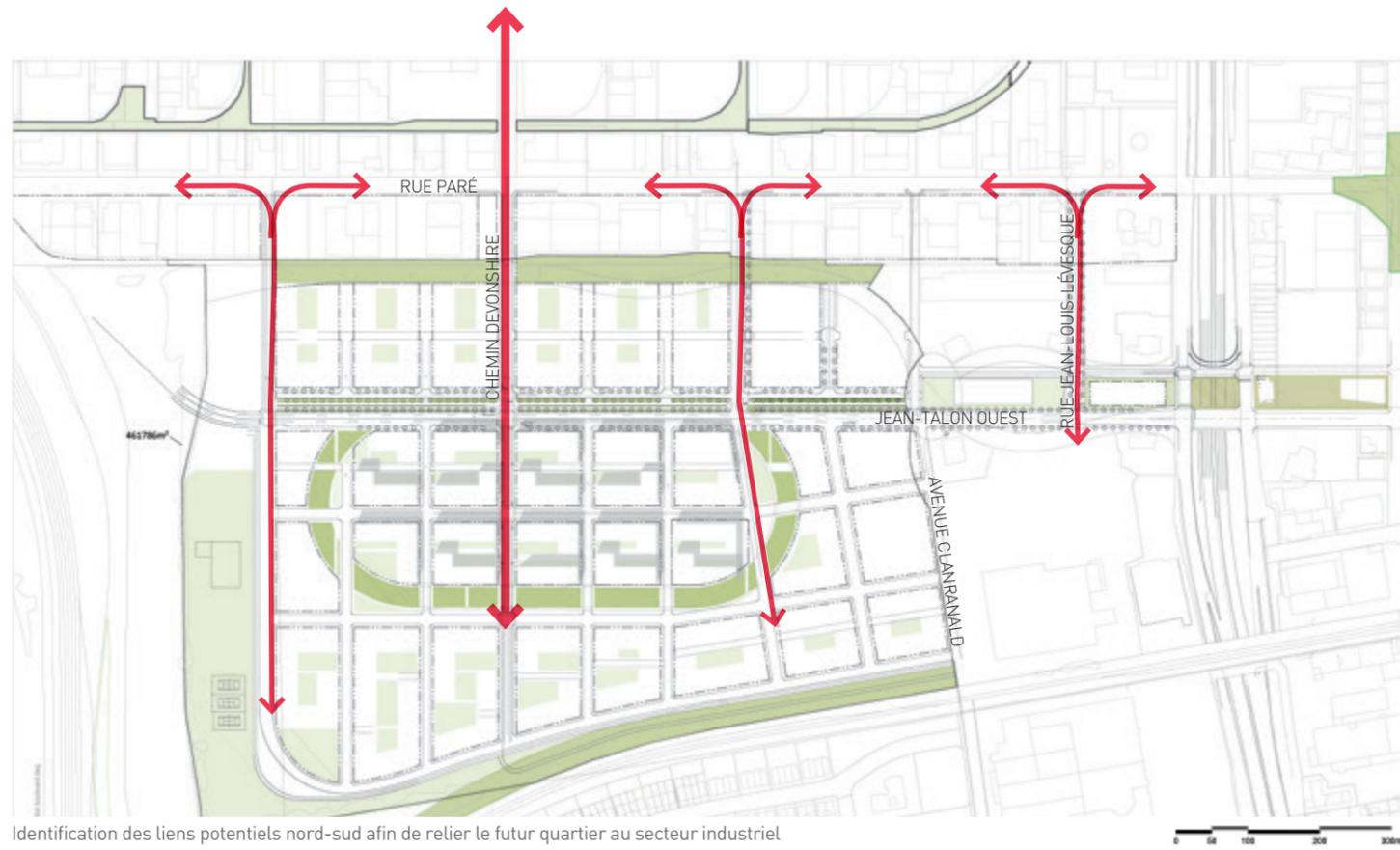
Le prolongement de l'axe Cavendish et sa connexion à l'avenue Royalmount permettent une diffusion de la circulation à des axes plus structurants;



Les axes Paré et Devonshire offrent un lien secondaire pour rejoindre le cœur du secteur industriel.

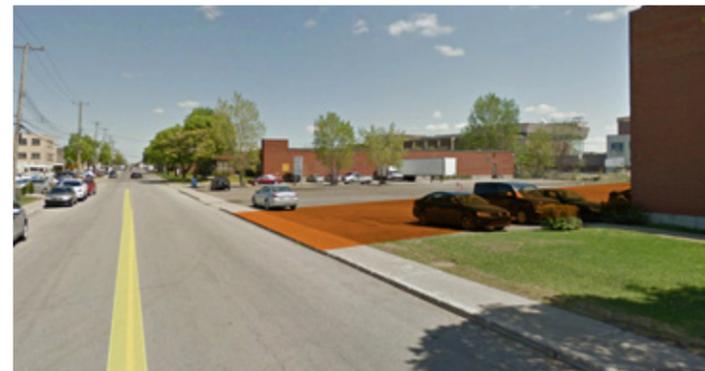


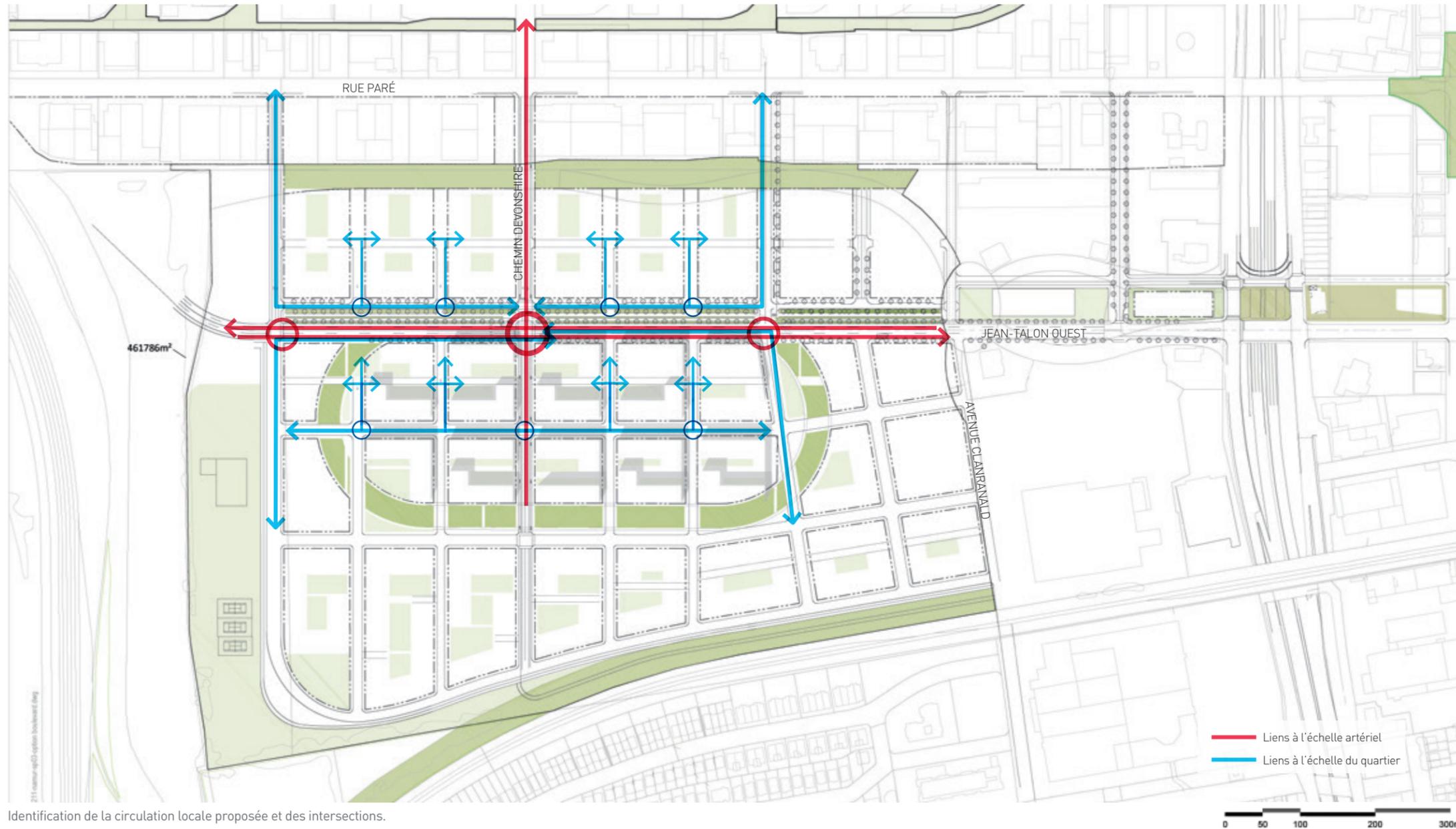
Les liens nord-sud sont créés entre le secteur industriel existant et le futur projet de l'hippodrome. Une trame orthogonale vient s'implanter au-dessus du nouvel axe Jean-Talon/Cavendish de façon à séparer la circulation locale de la circulation de transit.



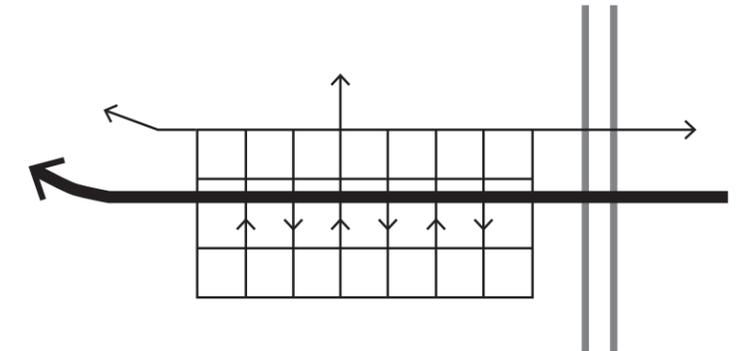
Identification des liens potentiels nord-sud afin de relier le futur quartier au secteur industriel

Exemples de liens potentiels

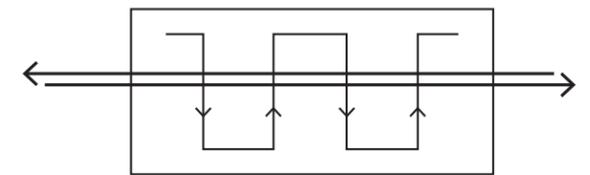




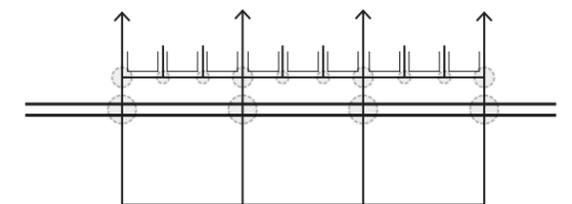
Identification de la circulation locale proposée et des intersections.



Superposition de la trame orthogonale du futur quartier sur le lien de transit créé par le nouvel axe.



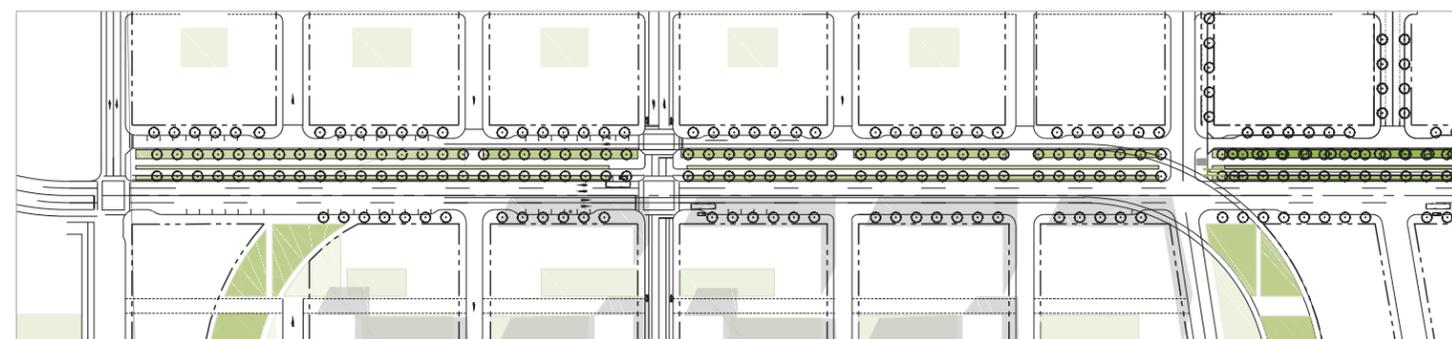
Création d'un réseau local permettant de circuler d'un côté à l'autre du nouvel axe de transit.



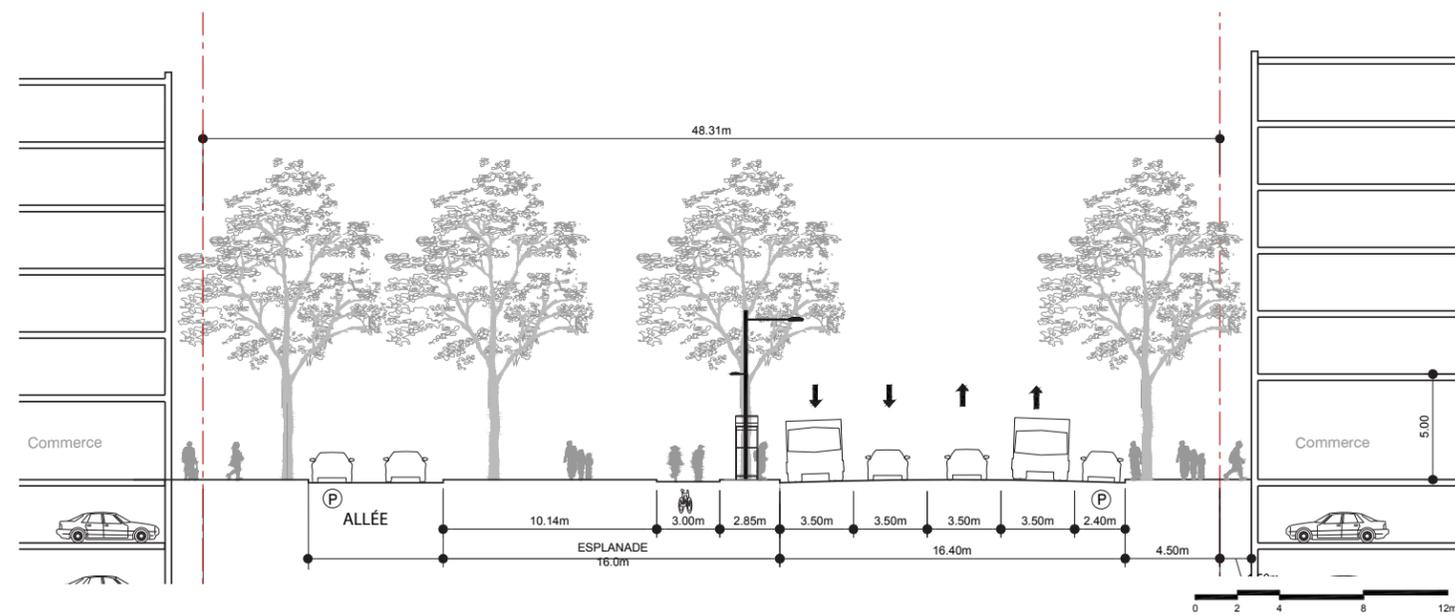
Création d'intersections favorisant les déplacements et multipliant les options de trajets

5.2.2 CONFIGURATION DU NOUVEL AXE JEAN-TALON OUEST/CAVENDISH

Tout en assurant son rôle de transit, ce nouvel axe devrait faire une place aux déplacements actifs et collectifs tout en favorisant la création d'un milieu de vie dynamique. Il faut éviter que celui-ci devienne uniquement un lien de transit et plutôt qu'il participe à l'animation urbaine du nouveau quartier. En ce sens, la configuration devrait favoriser en priorité l'implantation de large trottoir en bordure des futurs bâtiments au nord et au sud, l'optimisation de l'espace réservé à la chaussée et l'intégration de voies sécuritaires réservées pour les cyclistes.



Plan du nouvel axe Jean-Talon Ouest/Cavendish



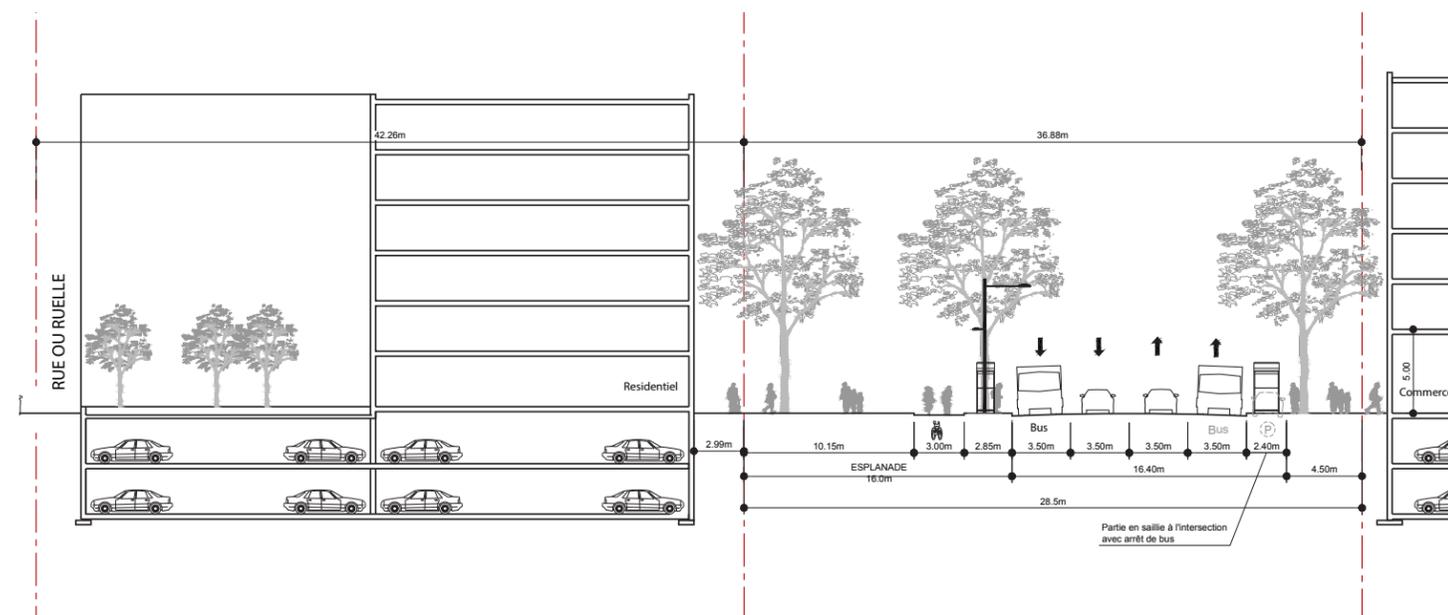
Option commerciale

Emprise de l'axe de ± 48 mètres: Une voie de circulation (contre-allée) en sens unique avec espaces de stationnement est aménagée au nord de l'axe permettant une desserte véhiculaire des commerces projetés de ce côté. L'esplanade présente ainsi une largeur de 16 mètres incluant une piste cyclable en site propre d'une largeur de 3 mètres.

Un axe multifonctionnel

La largeur de l'emprise permet de créer un véritable boulevard multifonctionnel accueillant tous les modes de transports en plus d'offrir un espace suffisant pour l'aménagement d'une large esplanade piétonne au centre. Cette esplanade devrait toutefois être intégrée de façon optimale avec le cadre bâti en évitant d'être positionné directement au centre de l'emprise entre les voies de circulation. Deux options pourraient être envisagées qui permettraient une configuration axée sur les transports actifs tout en assurant une desserte véhiculaire adéquate. Dans les deux cas, la chaussée accueillerait quatre voies de circulation. Sa configuration doit viser un partage de l'espace équitable qui participera à la création d'un milieu de vie économiquement et socialement dynamique.

1. Emprise de l'axe de ± 48 mètres: Une voie de circulation (contre-allée) en sens unique avec espaces de stationnement est aménagée au nord de l'axe permettant une desserte véhiculaire des commerces projetés de ce côté. L'esplanade présente ainsi une largeur de 16 mètres incluant une piste cyclable en site propre d'une largeur de 3 mètres.
2. Emprise de l'axe de ± 37 mètres: L'esplanade est un prolongement du trottoir nord ce qui crée un large parterre piéton directement devant les futurs bâtiments. Ce large espace devant les façades pourrait être utilisé par les commerces notamment par l'aménagement de terrasses. La piste cyclable en site propre est toujours présente.

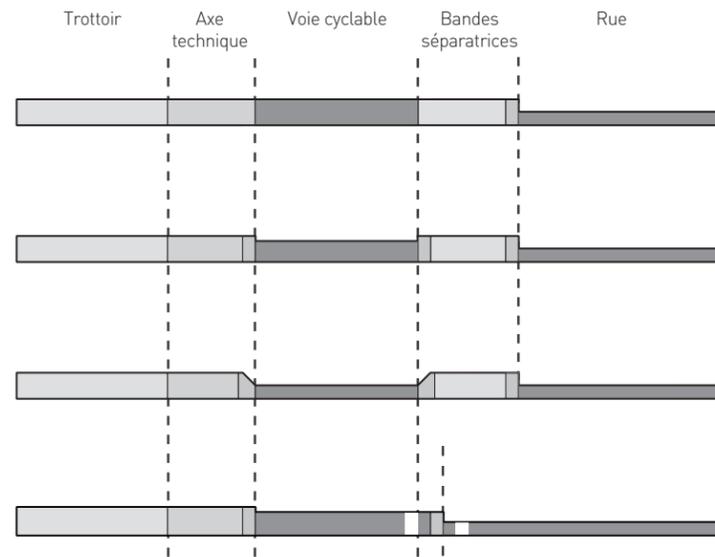


Option résidentielle

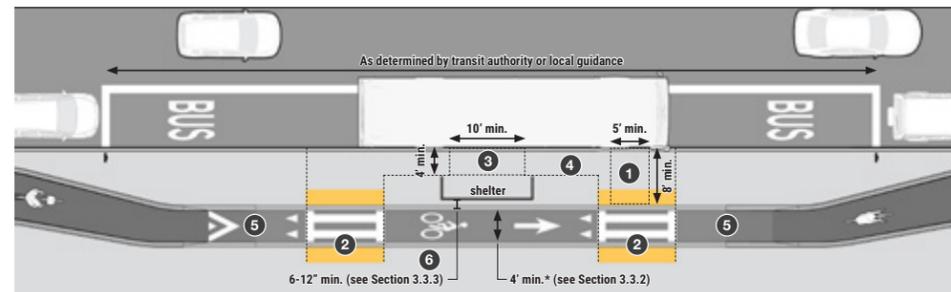
Emprise de l'axe de ± 37 mètres: L'esplanade est un prolongement du trottoir nord ce qui crée un large parterre piéton directement devant les futurs bâtiments. Ce large espace devant les façades pourrait être utilisé par les commerces notamment par l'aménagement de terrasses. La piste cyclable en site propre est toujours présente.

Aménagement de la piste cyclable

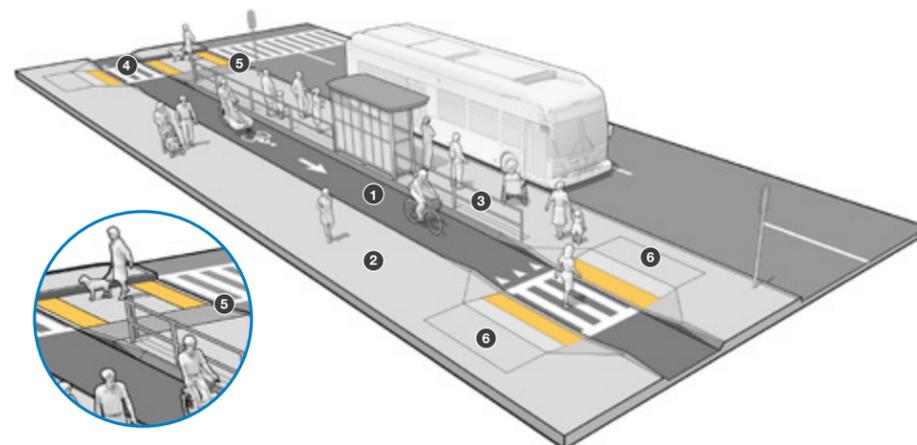
L'aménagement d'une piste cyclable au coeur du nouvel axe Jean-Talon Ouest/Cavendish doit tendre à respecter les meilleures pratiques. L'emprise permet de configurer l'espace de façon à assurer l'intégration de mesures évoluées en matière d'aménagements cyclables. Les dessins suivants illustrent différentes options pour la création de corridor cyclable et démontrent les possibilités qui s'offrent à la Ville.



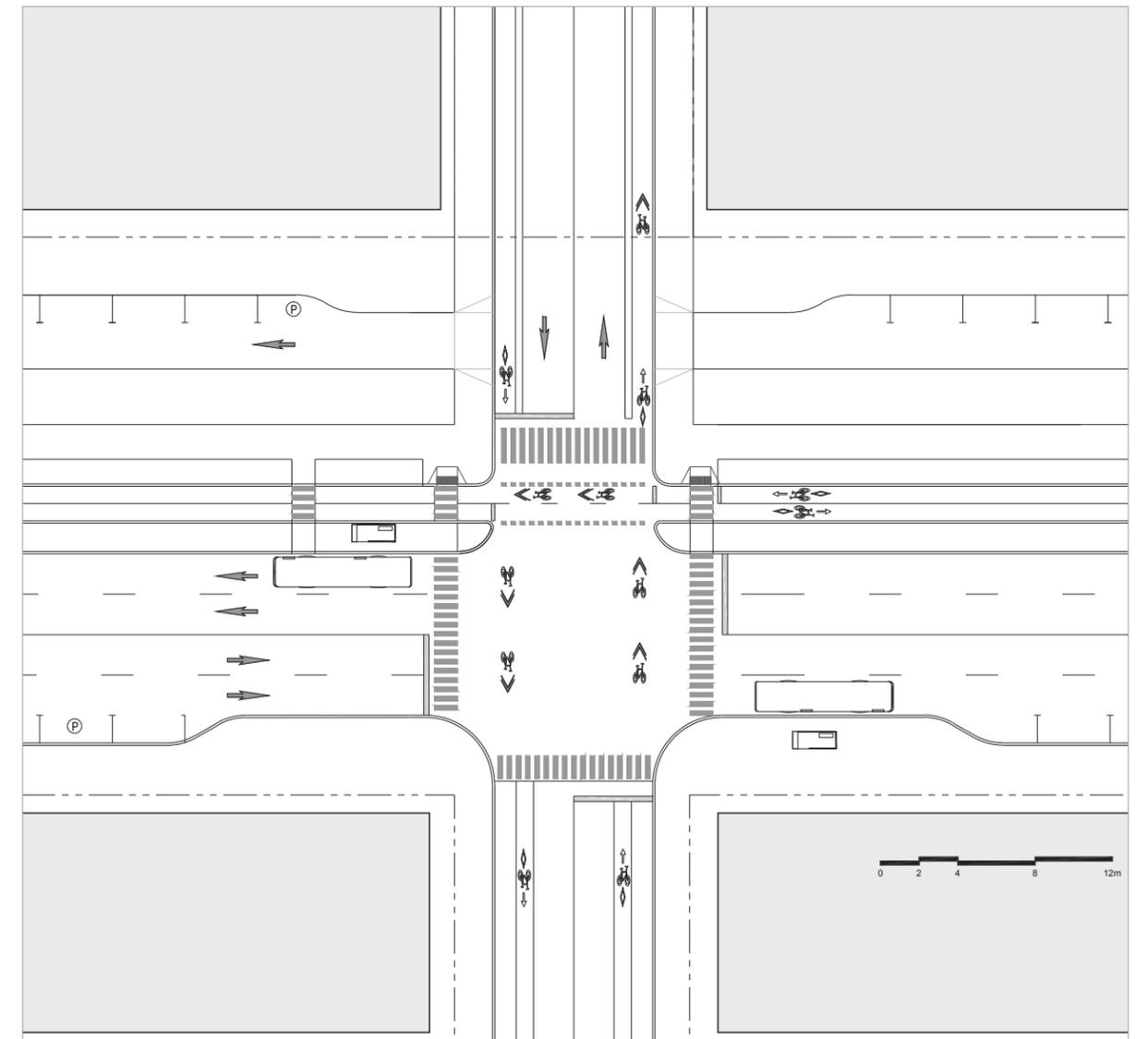
Options de configuration pour l'intégration d'une piste cyclable en site propre.



Aménagement type pour l'intégration d'une piste cyclable avec bandes séparatrices et espace de stationnement.
Source : MassDOT Separated Bike Lane Planning & Design Guide



Aménagement type pour l'intégration d'une piste cyclable en site propre en bordure d'un arrêt d'autobus.
Source : MassDOT Separated Bike Lane Planning & Design Guide



Exemple possible de l'aménagement d'une piste cyclable à l'intersection du nouvel axe Jean-Talon Ouest/Cavendish avec le chemin Devonshire. L'aménagement des arrêts de bus est en saillie (les bus n'ont pas à quitter la voie et se réinsérer). Les arrêts de bus sont localisés en aval des intersections améliorant ainsi la visibilité des piétons à la traverse.

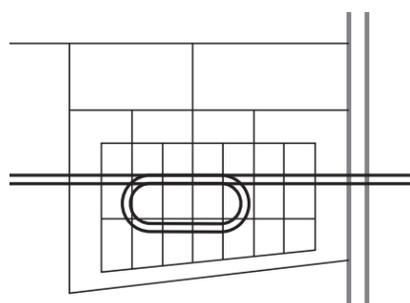
5.2.3 L'ANNEAU HIPPIQUE

Toutes les études reliées au réaménagement de l'ancien site de l'hippodrome ont proposé une référence à la forme de l'anneau hippique. Le plan de référence du futur projet de l'hippodrome présentait une série d'espaces verts/publics linéaires implantée sur le tracé de l'anneau de course de l'hippodrome. Toutefois, le nouvel axe Jean-Talon Ouest/Cavendish vient s'implanter directement dans la portion nord du tracé de l'anneau interrompant la série d'espaces publics et perdant la lecture complète du cercle de l'anneau. Il est donc proposé de déplacer le tracé des espaces verts plus au sud, au cœur du futur quartier, et d'aligner ceux-ci avec l'axe des voies ferrées situées au sud du projet, soit dans l'axe original de l'anneau hippique.

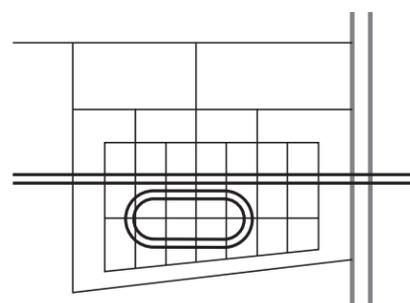
Parcs linéaires ou parc unifié

Dans un deuxième temps, une réflexion s'est imposée sur une hypothèse de créer une succession d'espaces verts en rappel à la forme de l'anneau hippique. La création d'un grand parc unifié sur l'empreinte du cœur de l'anneau permettrait d'augmenter la superficie d'espaces publics proposés tout en réduisant les coûts reliés à l'entretien de plusieurs petites places aux caractéristiques différentes. De plus, cette proposition a l'avantage de limiter la création de lots et bâtiments aux formes irrégulières. L'option de succession de placettes présente aussi un défi quant à la mise en œuvre. Cette option nécessitera un encadrement plus strict.

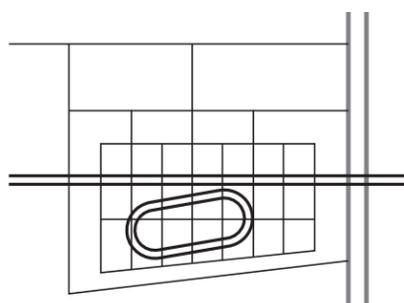
L'aménagement d'un seul grand parc au cœur du futur quartier et positionné dans l'axe des voies ferrées situées au sud offre la possibilité de créer une trame verte reliant l'ancien site de l'hippodrome au secteur du Triangle. De plus, l'angle du parc permet de créer une percée visuelle à partir de l'axe Jean-Talon Ouest/Cavendish vers le cœur du quartier. Cette proposition permet de mettre en place des dégagements visuels qui rappellent une des plus grandes qualités de l'ancien site de l'hippodrome, notamment en favorisant les vues et perspectives vers le mont Royal.



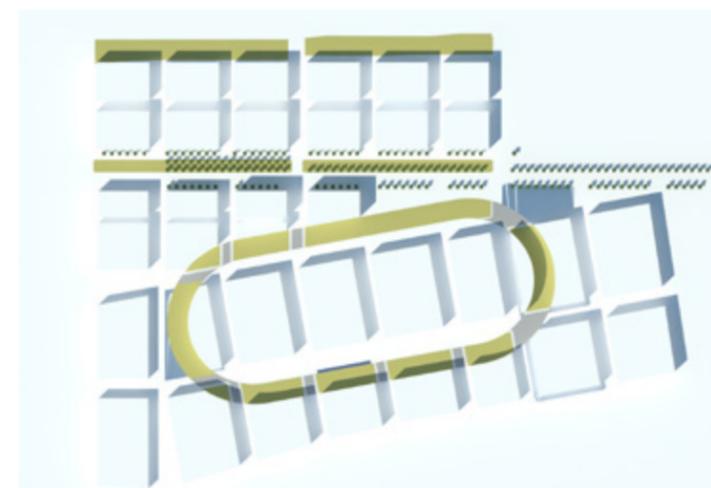
Anneau localisé en fonction du plan de référence. Le nouvel axe Jean-Talon Ouest/Cavendish passe au travers de la portion nord de l'anneau.



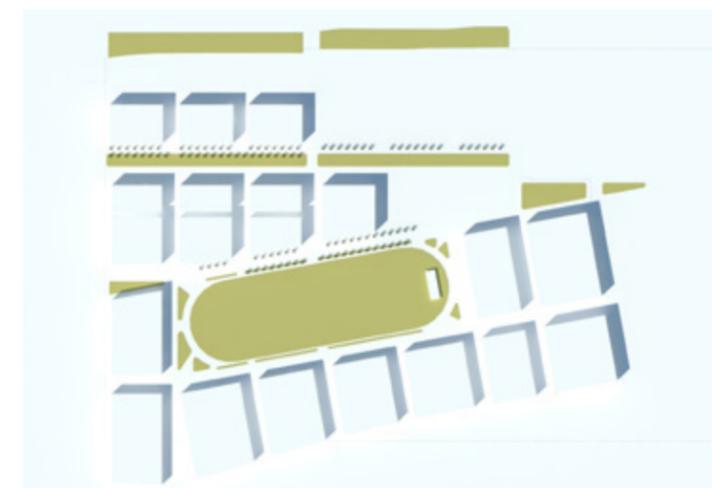
Déplacement de l'anneau plus au sud au cœur du futur quartier. L'anneau est parallèle au nouvel axe Jean-Talon Ouest/Cavendish.



L'axe de l'anneau est modifié pour suivre celui du tracé de la voie ferrée située au sud du futur quartier.



Option de parc linéaire créant une succession de places et parcs et une forme irrégulière de certains lots.



Option de parc central optimisant l'utilisation de l'espace et la gestion des activités du futur parc.

5.3 STRUCTURE DES ESPACES PUBLICS PROPOSÉS

Cette proposition permet de créer une structure cohérente des espaces publics reliant les secteurs prioritaires du Triangle jusqu'au site de l'ancien hippodrome en passant par les abords de la station de métro Namur et du boulevard Décarie.



Plan du redéveloppement proposé

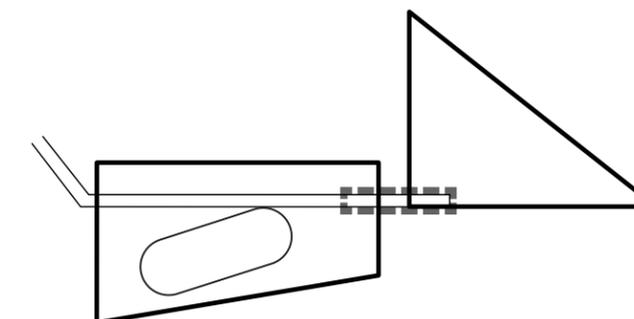


Perspective vers le nord du redéveloppement proposé

Structure des espaces publics proposés



Structure proposée des espaces verts à l'intérieur des secteurs prioritaires



Lien crée entre les secteurs prioritaires (Triangle, Namur et Hippodrome)

1. Parc de la Savane
2. Parc du triangle
3. Passage piéton
4. Place du métro Namur
5. Dalle-parc Jean-Talon Ouest/des Jockeys
6. Pointe Blue Bonnets
7. Esplanade Jean-Talon Ouest
8. Parc de l'ancien hippodrome
9. Ancienne emprise d'aiguillage/ parc de transition avec la zone industrielle
10. Placettes/liens vers les parcs périphériques et corridor de biodiversité
11. Parc linéaire/corridor ferroviaire du CP
12. Parc/Talus/Bande d'atténuation des voies ferrées du CP (30m)
13. Parc périphérique
14. Friche du Canadien Pacifique/ Corridor de biodiversité
15. Boisé et milieu humide (Hydro-Québec et Canadien Pacifique)

5.3.1 COMPOSANTES DES ESPACES PUBLICS

Abords de l'emprise ferroviaire

Dû aux nuisances liées à l'emprise ferroviaire, les bâtiments doivent être implantés en retrait. Cela libère de l'espace au sol qui pourrait accueillir des infrastructures sportives plus intensives (terrains de sports, estrades, skate-park, etc.). L'implantation d'équipements fréquentés en tout temps offrira un sentiment de sécurité aux résidents et usagers.

En bordure des voies ferrées, une bande naturelle devrait être maintenue liée avec le corridor de biodiversité Darlington, créant une zone tampon entre le milieu de vie et l'emprise ferroviaire. La gestion écologique (rétention des eaux, biodiversité, canopée, etc.) de cette zone tampon devrait être priorisée afin de viser une renaturalisation du milieu, de protéger les espèces vulnérables et d'assurer le contrôle des éléments naturels indésirables.



Skate park



Terrain de soccer



Parc à chiens



Sentier cyclable



Boisés



Gestion écologique de l'eau

Cœur du quartier

Le parc est le cœur du projet. Il doit agir comme poumon du quartier et assurer le lien entre tous les espaces publics. La végétation devrait être omniprésente et l'aménagement devrait viser à créer des lieux de rencontre et de détente. La dimension du parc permet d'y implanter des équipements de services (école, garderie, centre communautaire, etc.) ou des équipements récréatifs de petites dimensions (pétanques, piscine, patinoire, etc.).



Espaces minéralisés de détente et de rencontre



Pétanque



Espaces libres végétalisés de détente et de rencontre

Abords du Boulevard Décarie et de la station de métro Namur

Un recouvrement partiel de l'autoroute entre les rues Jockey et Jean-Talon Ouest permettrait de créer un espace public unificateur. Le parterre autour des bâtiments reliés à la station de métro doivent s'inscrire dans une optique de création de placettes publiques animées et favorisant l'accueil d'activités citoyennes ou se concentrent des services aux citoyens et des commerces de proximité.



Jeux d'eau



Marché

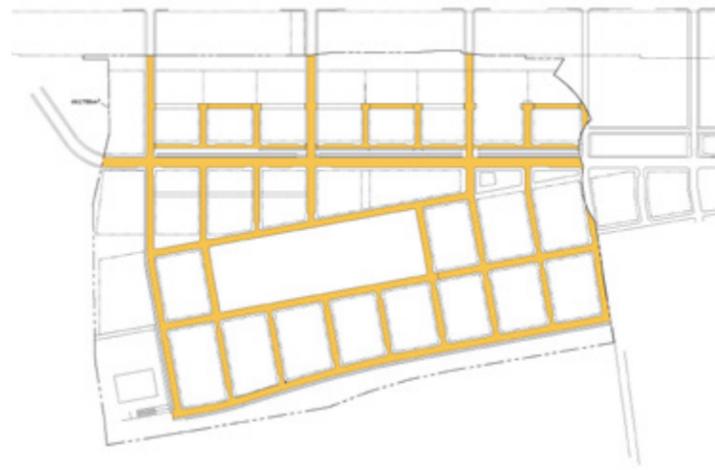


Place publique

Subdivision des espaces publics

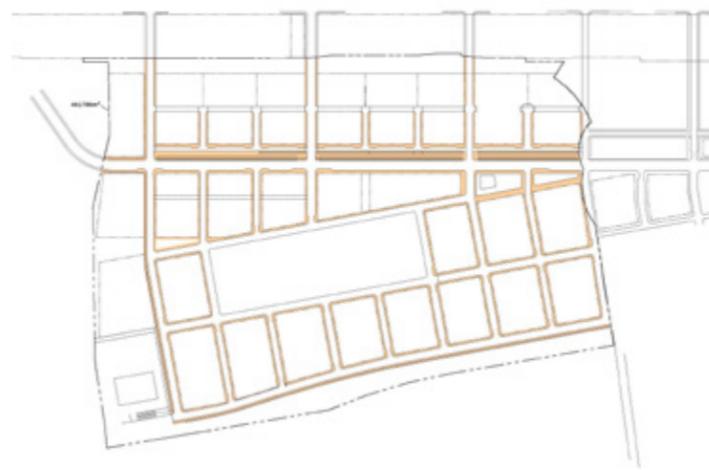
Les illustrations suivantes démontrent les superficies projetées pour chaque composante des espaces publics ainsi que le potentiel de développement en fonction d'une configuration de l'anneau parallèle à l'emprise ferroviaire sud.

Une optimisation des composantes urbaines pourrait être réalisée dans une étude ultérieure.



Rues

- Superficie : 75 109 m²
- Proportion : 16,2 %



Trottoirs

- Superficie : 49 939 m²
- Proportion : 10,8 %



Parcs et places publiques

- Superficie : 107 964 m²
- Proportion : 23,3 %
- Arbres de rue : 975



Lots de développement

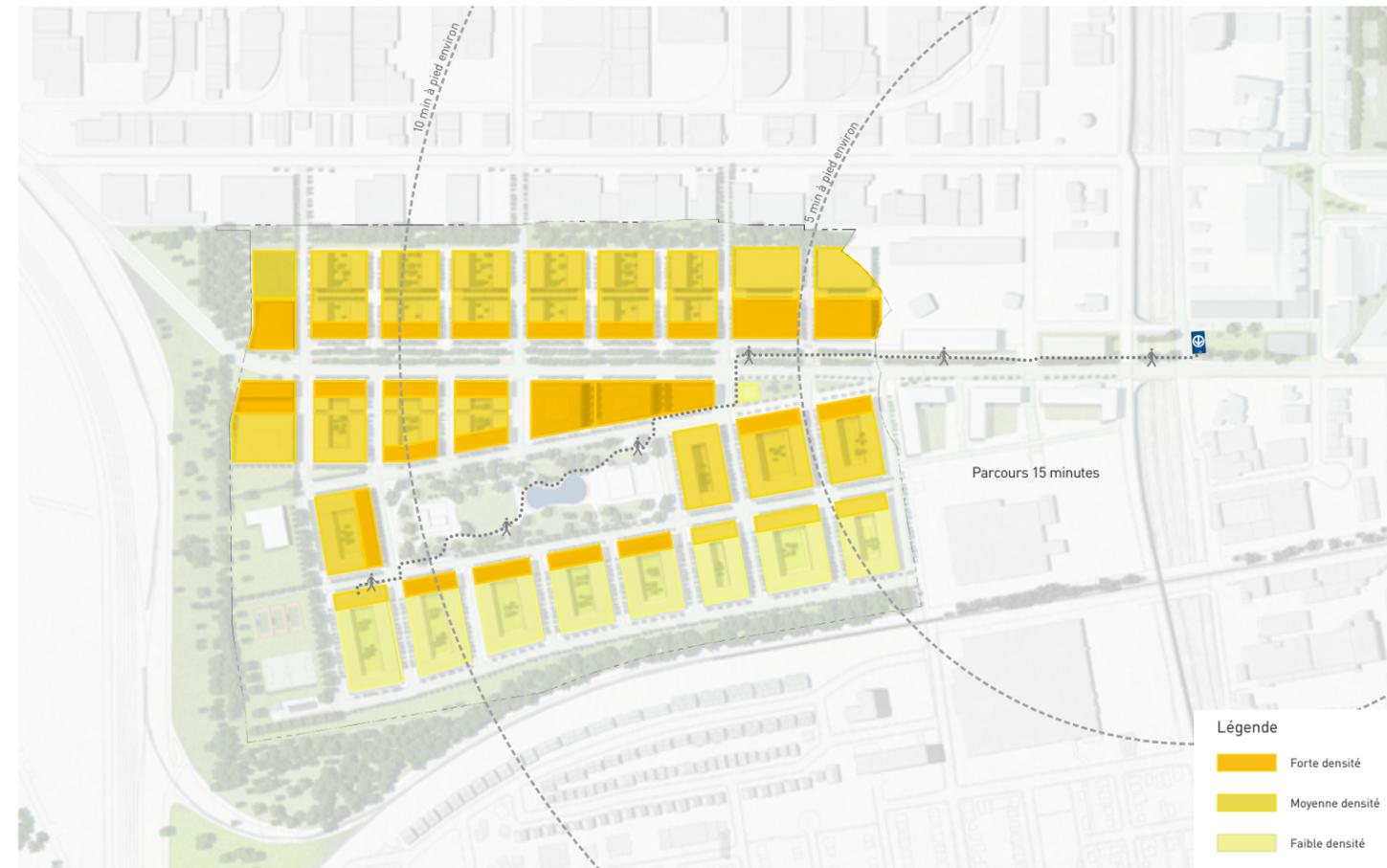
- Superficie : 227 870 m²
- Proportion : 49,2 %

5 // Secteurs prioritaires / 5.3 Structure des espaces publics proposés

Densité

Le développement du quartier devrait favoriser une forte densité le long de l'axe Jean-Talon Ouest/Cavendish et autour du parc central. La planification doit viser un encadrement adéquat des espaces publics d'envergure. Afin de créer une transition avec le secteur industriel situé au nord du quartier, une densité moyenne est proposée le long de la rue Paré. Enfin, à proximité de l'emprise ferroviaire, une densité faible est suggérée.

La présence d'un grand parc qui se déploie jusqu'aux limites sud-ouest du site procure l'impression d'une faible distance de marche pour atteindre la station de métro puisque ça permet de traverser le site en diagonale.



Plan de la densité proposée

Affectation

Les fonctions mixtes et commerciales sont privilégiées le long du parcours entre la station de métro et le centre du futur quartier. Aux abords de la station de métro et du boulevard Décarie, l'implantation de services de proximité devrait être envisagée en continuité avec la fonction institutionnelle et publique du métro. L'objectif est d'accompagner le piéton avec une offre fonctionnelle dynamique.

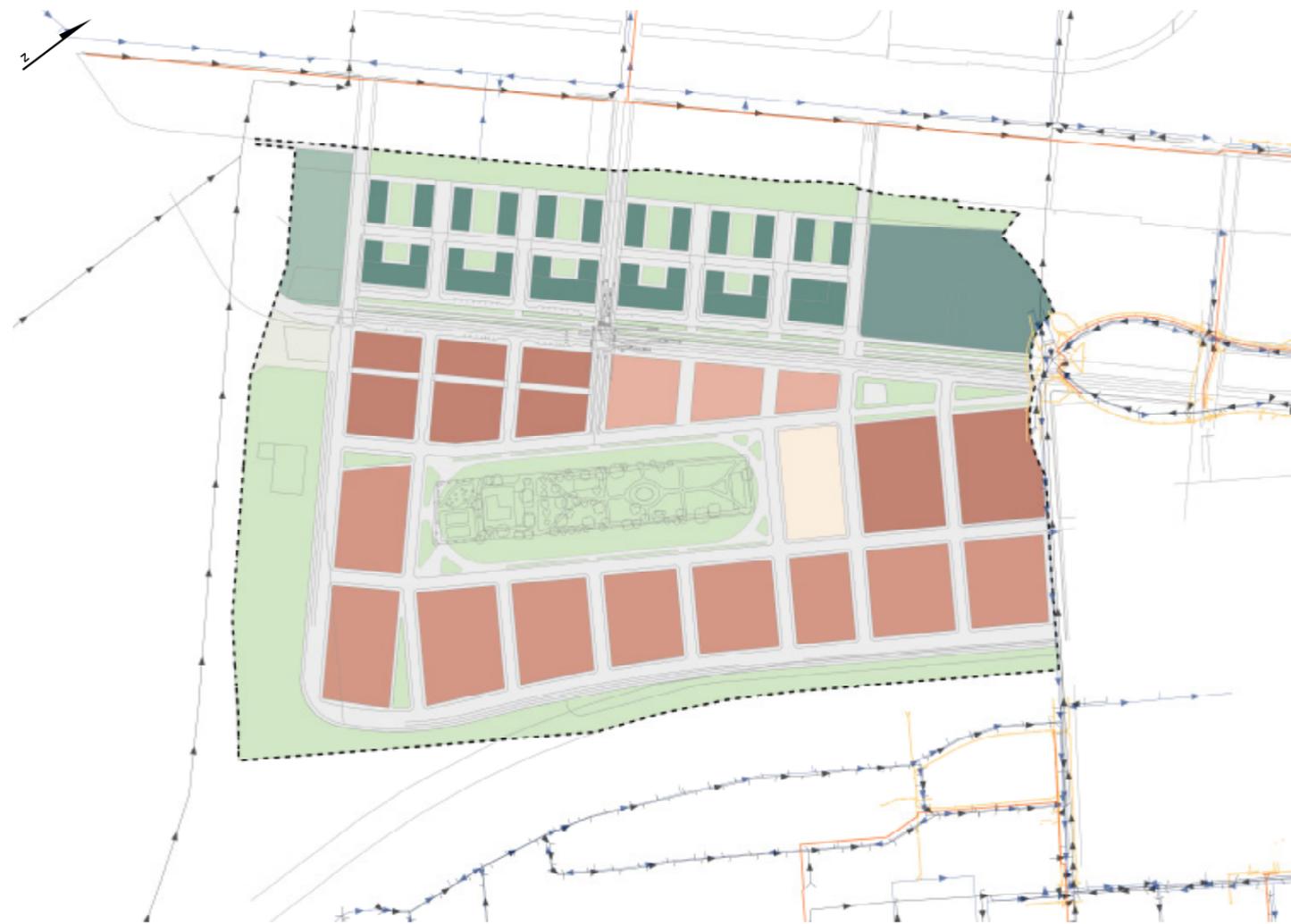


Plan des affectations proposées

Stratégie de gestion intégrée des eaux

Les tableaux ci-contre présentent le calcul du volume ruisselé et du volume de rétention pour l'option de développement privilégiée. Ces volumes de rétention ont été calculés par Arup en fonction du débit par hectare maximal selon l'article 89.23 du C-1.1.

Au-delà des règlements applicables pour le contrôle de la quantité et de la qualité de l'eau de ruissellement du site, les consultants chez Arup considèrent que la Ville de Montréal a une opportunité particulière au site de l'ancien hippodrome. La Ville, étant propriétaire unique du site, serait en mesure de favoriser une gestion intégrée des eaux qui saura valoriser le site et les environs à plusieurs niveaux, autant du point de vue économique, qu'environnemental et social. Cette stratégie saurait réduire les coûts de cycle de vie des infrastructures et bâtiments, créer des opportunités récréatives et éducatives, maximiser la durabilité et la résilience du quartier, et favoriser l'établissement d'un habitat écologique riche.



	Aire brute (Ha)	Impermeabilité	Aire nette (Ha)
Conditions existantes	46.28	49.1%	22.72
Option B	46.28	65.1%	30.13

	Volume ruisselé (m ³)					
	2 ans		25 ans		100 ans + 20%	
	60 min	24 hrs	60 min	24 hrs	60 min	24 hrs
Conditions existantes	4633	11718	8198	19708	11936	28331
Option B	6142	15536	10869	26130	15825	37563

	Volume de rétention nécessaire (m ³)		
	2 ans	25 ans	100 ans + 20%
Conditions existantes	1774	4135	6978
Option B	2669	6108	10288
Option B - Cond. Ex.	+895	+1973	+3309

- Légende**
- ▶ Aqueduc
 - ▶ Egouts
 - GazMetro
 - CSEM
 - Limites du projet
- Landuse**
- Boisé
 - Végétal
 - Imperméable
 - Compact

Évaluation préliminaire de la pluie de ruissellement.
Source : Arup

Stratégie de gestion intégrée des eaux (suite)

Nous proposons une stratégie de gestion intégrée des eaux pour le site de développement de l'ancien hippodrome – c'est-à-dire une approche holistique intégrant le design urbain, la gestion de l'eau et l'aménagement paysager. C'est une stratégie dite de conception urbaine sensible à l'eau qui est basée sur la valorisation de l'eau en tant que ressource précieuse à tout moment de son parcours du cycle urbain.

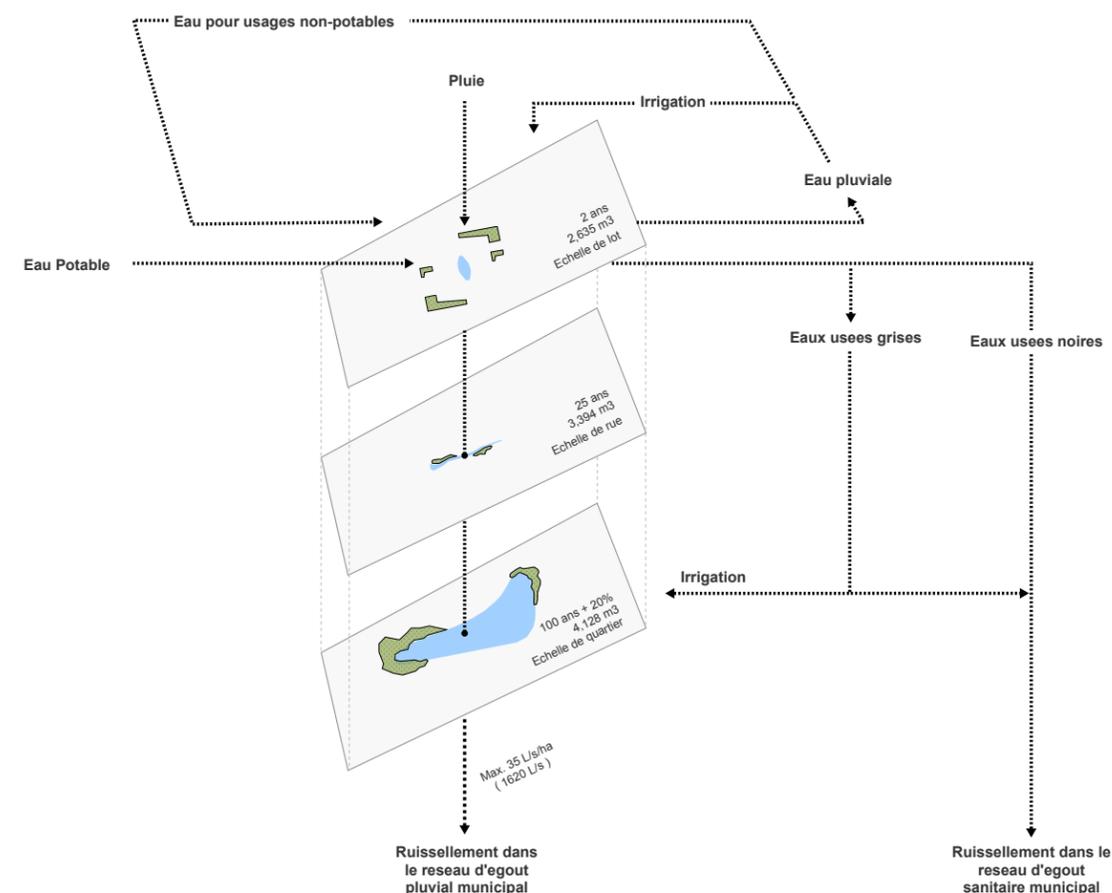
Cette approche permettra la planification de l'usage du terrain et l'encadrement réglementaire pour atteindre des objectifs de :

- Protection contre les inondations;
- Réduction des besoins en eau potable;
- Lutte contre les îlots de chaleur;
- Croissance d'un écosystème riche et diversifié;
- Création d'une communauté eau-responsable.

L'approche que nous préconisons comprend des interventions à trois échelles – l'échelle de lot, l'échelle de rue, et l'échelle de quartier. Cette hiérarchie permet de mettre en place des critères de performances pour les lots privés qui seront complémentaires aux mesures mises en place dans le domaine public par la municipalité. Les coûts pourront ainsi être repartis de manière optimale et les avantages d'une telle gestion intégrée de l'eau pourront être ressentis à un niveau communautaire – une approche équitable, économique et durable.

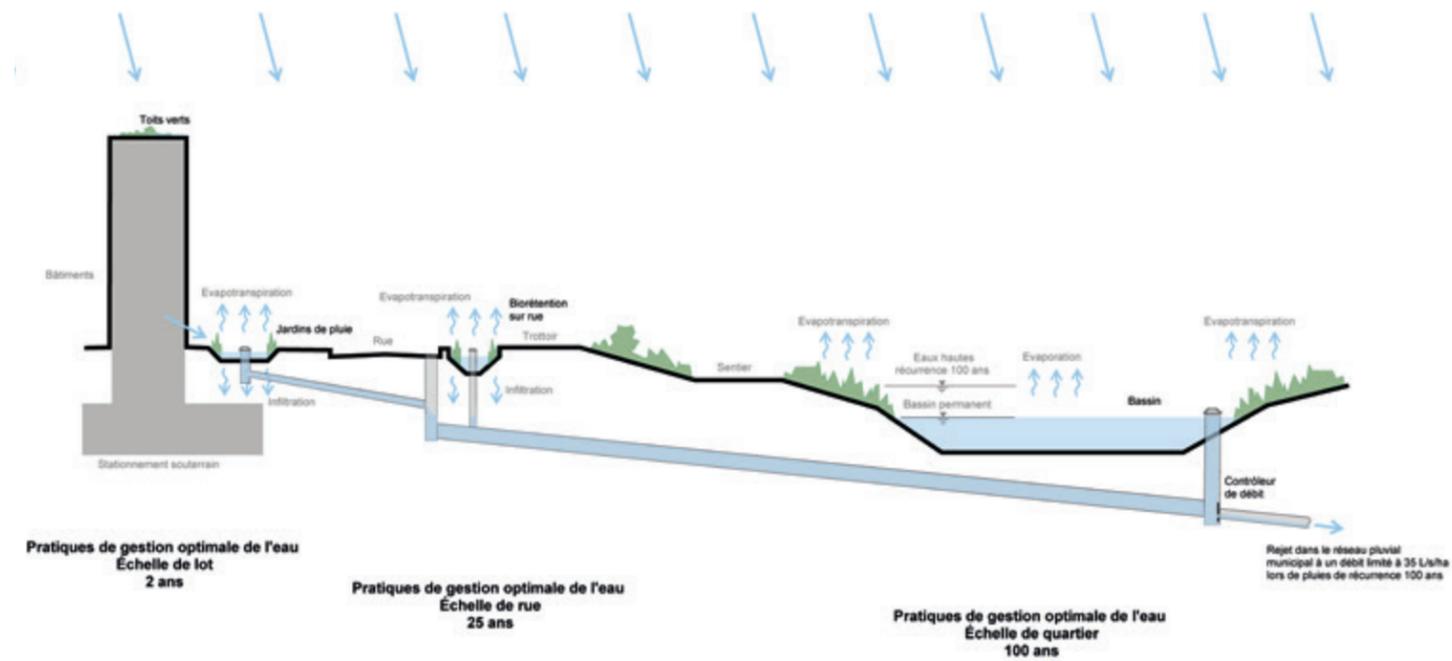


Plan de la stratégie de gestion de l'eau.
Source : Arup



Cycle de l'eau.
Source : Arup

La création d'un nouveau quartier sur un site vacant présente une opportunité unique de mettre en place les mesures écologiques les plus avancées de gestion de l'eau. Nous recommandons que la Ville de Montréal explore les diverses options pour préconiser la gestion responsable et durable des eaux du site incluant des programmes d'incitatifs, de crédits, de compensations, des critères de conception selon les meilleures pratiques internationales, la participation publique, et des programmes d'entretien adaptés aux installations durables comme les infrastructures vertes.



Coupe de la pratique optimale de gestion de l'eau pour l'ancien site de l'hippodrome.
Source : Arup



Exemples d'infrastructures vertes de gestion de l'eau.
Source : Divers

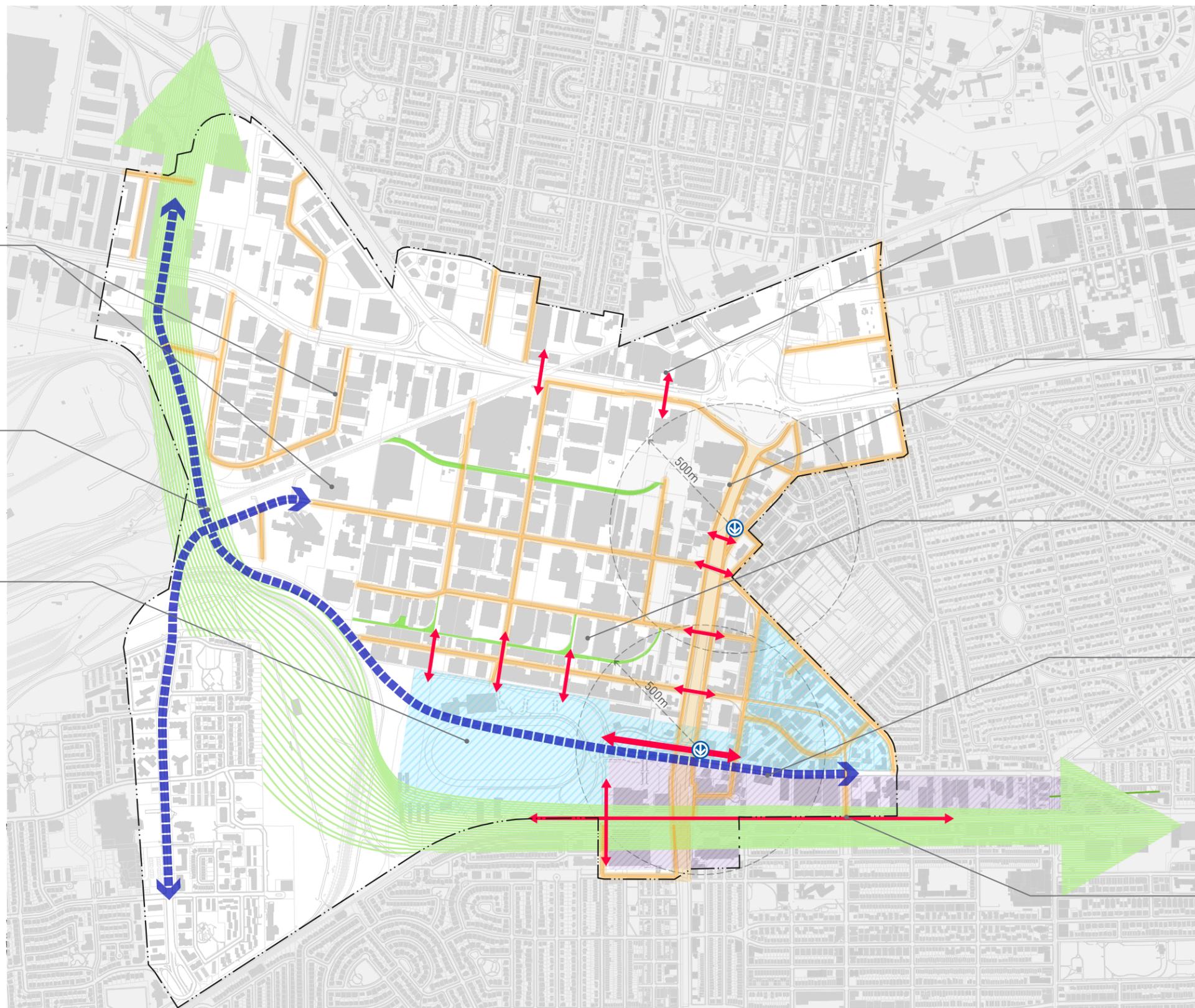




6

// Conclusion





**REQUALIFICATION DU
DOMAINE PUBLIC**

Avec l'optimisation de l'emprise, le contrôle des voies de camionnage et le réaménagement d'intersections

**LIENS CAVENDISH/
JEAN-TALON OUEST**

Désenclavement du secteur et création d'un lien alternatif

**SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME
ET TRIANGLE**

Poursuite du redéveloppement résidentiel/mixte

LIENS À CRÉER OU À RENFORCER

Permettre le désenclavement

BOULEVARD DÉCARIE

Réaménagement des intersections critiques, création de liens est-ouest, mesures d'apaisement de la circulation, contrôle de l'empiètement sur l'emprise du domaine public

ANCIENNES VOIES D'AIGUILLAGE

Mise en valeur, verdissement, rétention, parcours de transport actif

**SECTEUR INDUSTRIEL
ET COMMERCIAL**

Encadrement du redéveloppement aux abords de la voie ferrée du CP

CORRIDOR DE BIODIVERSITÉ

Faire le lien entre les deux corridors de bio-diversité déjà identifiés; le corridor Darlington et le corridor Cavendish-Laurent-Liesse

Le développement du secteur de planification Namur-De la Savane s'est intensifié au milieu du 20^e siècle suite à l'implantation de grandes infrastructures de transport dont notamment l'autoroute Décarie. Celles-ci ont favorisé l'implantation d'usages industriels et le développement d'une trame urbaine basée sur une circulation véhiculaire lourde et de transit.

PRINCIPAUX ENJEUX

Le travail effectué au cours de ce mandat a permis d'identifier les principaux enjeux touchant l'aménagement du domaine public du secteur de planification Namur-De la Savane.

- ▶ **Qualité des espaces publics** | Considérant la dominance de la fonction industrielle dans le secteur, les espaces publics formels sont peu présents, voire absents, et la configuration des rues est fortement influencée par les opérations des industries et commerces présents.
- ▶ **Enclaves et congestion** | Le secteur s'est historiquement développé autour d'infrastructures lourdes de transports routiers et ferroviaires créant aujourd'hui des espaces enclavés et une forte congestion routière aux intersections et aux abords des grands axes de transit.
- ▶ **Juridictions d'aménagement** | Le secteur de planification a une superficie considérable et chevauche plusieurs limites municipales (arrondissements et villes défusionnées) créant des zones distinctes administrativement, mais aussi aux caractéristiques et besoins parfois différents.
- ▶ **Abords des stations de métro Namur et De la Savane** | Les deux stations de métro du secteur sont parmi les moins achalandées du réseau de la STM. Malgré leur présence, la déficience de l'aménagement du domaine public nuit considérablement au confort et à la sécurité des déplacements actifs.
- ▶ **Encadrement bâti** | L'implantation des bâtiments ainsi que l'emprise des rues ont été influencées par l'historique de développement du secteur et par les fonctions commerciales et industrielles dominantes. Les bâtiments sont souvent situés en fond de lots de grande dimension affectant l'encadrement du domaine public.

POTENTIELS

Il est possible de répondre à certains des enjeux et ainsi améliorer la composition paysagère et fonctionnelle du domaine public.

- ▶ **Optimisation de l'emprise** | L'emprise des rues offre à certains endroits l'espace suffisant afin de redéfinir leur configuration et ainsi augmenter le confort et la sécurité des déplacements piétons.
- ▶ **Liens à créer** | Outre le prolongement du boulevard et le lien qui sera créé avec la rue Jean-Talon Ouest, la création de nouveaux liens actifs entre les quartiers est possible et permettrait de désenclaver en partie le secteur.
- ▶ **Corridor de biodiversité** | Le redéveloppement du secteur prioritaire du site de l'ancien hippodrome permettra de poursuivre le projet de corridor de biodiversité Darlington en plus de compléter le lien avec le corridor de biodiversité Cavendish-Laurin-Liesse.
- ▶ **Boulevard Décarie** | Un réaménagement du boulevard Décarie est possible en reconfigurant l'emprise autoroutière. Les intentions d'aménagement doivent viser à redynamiser cette artère centrale et historique du secteur notamment par la mise en valeur et la densification des terrains privés.
- ▶ **Lien Jean-Talon Ouest/Cavendish** | L'aménagement d'un nouveau boulevard de cette envergure offre une opportunité pour le secteur de dynamiser le développement de l'ancien site de l'hippodrome tout en assurant la création d'un lien de transport multimodal innovateur.
- ▶ **Site de l'ancien l'hippodrome** | Tout comme pour le lien Jean-Talon Ouest/Cavendish, la construction d'un nouveau quartier sur un terrain vacant de cette dimension est une occasion de créer un véritable milieu de vie axé sur les transports actifs et collectifs et sur les meilleures pratiques d'aménagement influençant positivement l'ensemble du secteur de planification Namur-De la Savane.

L'ampleur du secteur de planification et la complexité des enjeux de déplacements et d'aménagement nécessitent une réflexion à plusieurs échelles. La construction du projet Royalmount, le prolongement de l'axe Cavendish et le redéveloppement de l'ancien site de l'hippodrome sont tous des projets d'envergure qui requièrent une interrelation de leurs caractéristiques afin d'assurer une cohésion dans le développement du secteur et de répondre aux différents enjeux.

À ce titre, il est impératif de poursuivre la réalisation d'études multidisciplinaires (en aménagement, urbanisme, transport et mobilité, ingénierie civile, environnement, etc.) qui tiendront compte de toutes les caractéristiques du secteur, des projets en cours, des nombreuses parties prenantes (MTMDET, Villes, arrondissements, propriétaires, CN, CP, etc.) et des perspectives à long terme. La transformation de ce secteur

fahey

urbanisme
architecture de paysage
design urbain

740, rue Notre-Dame Ouest, bureau 1501
Montréal QC H3C 3X6
T 514 939-9399 | info@fahey.ca