

RAPPORT FINAL

MISE EN VALEUR DU SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME ET LES ABORDS DE NAMUR

Besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de Namur et franchissement de l'autoroute Décarie

12 février 2019

F00444A-011-001



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	3	4. INTERVENTIONS	27
		4.1 Interventions proposées	27
2. CONTEXTE	7	5. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT	37
2.1 État actuel	8	5.1 Scénario minimal	38
2.2 Enjeux de circulation actuels	13	5.2 Scénario optimal.....	49
2.3 Enjeux de circulation futurs	14	6. CONCLUSION	65
2.4 Potentiel de développement	15		
2.5 Composantes d'une trottoir	16		
2.6 Scénario de référence	17		
3. STRATÉGIES DE CONCEPTION	21		
3.1 Critères.....	21		
3.2 Stratégies proposées	22		

F00444A-011-001
12 février 2019

Crédits:

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



1

INTRODUCTION

Fortement marqué par des aménagements dédiés à l'automobile, le secteur aux abords de la station de métro Namur est aux prises avec des conditions de déplacement difficiles et un aménagement déficient, notamment pour les piétons.

Mer d'asphalte et de béton, les îlots de chaleur font partie intégrante de ce secteur.

1. INTRODUCTION

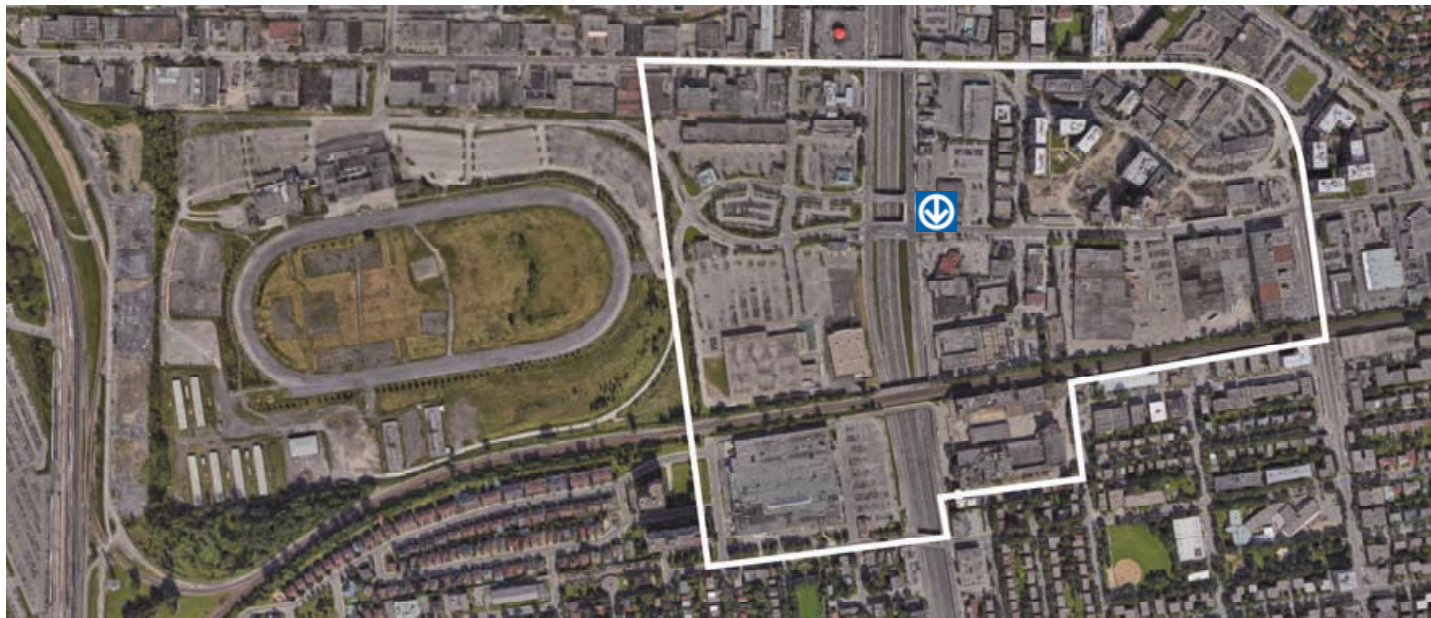
Fahey et associés a été mandatée par la Ville de Montréal afin de réaliser une étude sur les besoins et les solutions en matière de déplacements actifs aux abords de la station de métro Namur et pour le franchissement de l'autoroute Décarie.

Les abords de la station de métro Namur sont fortement marqués par les infrastructures routières et autoroutières. À cet endroit, la fonction d'entrée et de sortie d'autoroute du boulevard Décarie occasionne une grande congestion qui impacte négativement le réseau local et nuit considérablement aux déplacements piétons. En effet, l'expérience spatiale des piétons se résume à circuler au coeur d'îlots de chaleur où l'étroitesse des trottoirs, la prédominance des autos, le bruit du transit et la proximité des camions rendent ce site peu convivial voire hostile à leur égard.

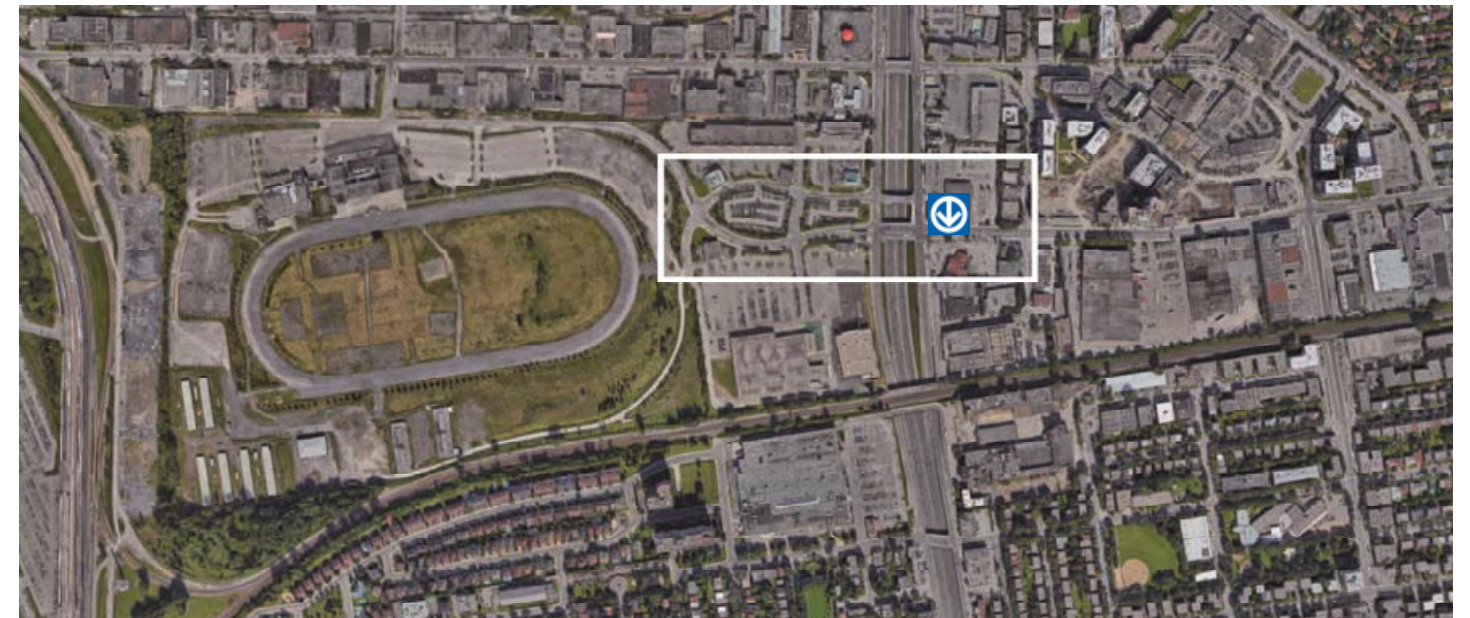
Le secteur connaît toutefois un nouvel élan urbain où une grande transformation est en cours avec le développement du secteur du Triangle à l'est de l'autoroute Décarie et, éventuellement, les nouveaux projets comme la requalification du site de l'ancien hippodrome à l'ouest. Ces développements offrent l'occasion de repenser les abords de la station de métro en fonction des principes d'aménagement d'aires TOD, dans la perspective de favoriser la mobilité active et de créer des milieux de vie conviviaux et sécuritaires.

L'objectif de ce mandat est de proposer des solutions d'aménagement en vue d'améliorer le domaine public et de diversifier les activités urbaines axées sur le transport actif et l'utilisation du transport en commun, et ce en continuité avec la Charte du piéton de la Ville. Plus spécifiquement, l'étude priorise et propose des stratégies de franchissement des voies de service et de l'autoroute Décarie par les piétons entre la rue Clanranald à l'ouest et l'avenue Mountain Sights à l'est.

TERRITOIRE D'ANALYSE



TERRITOIRE D'INTERVENTION





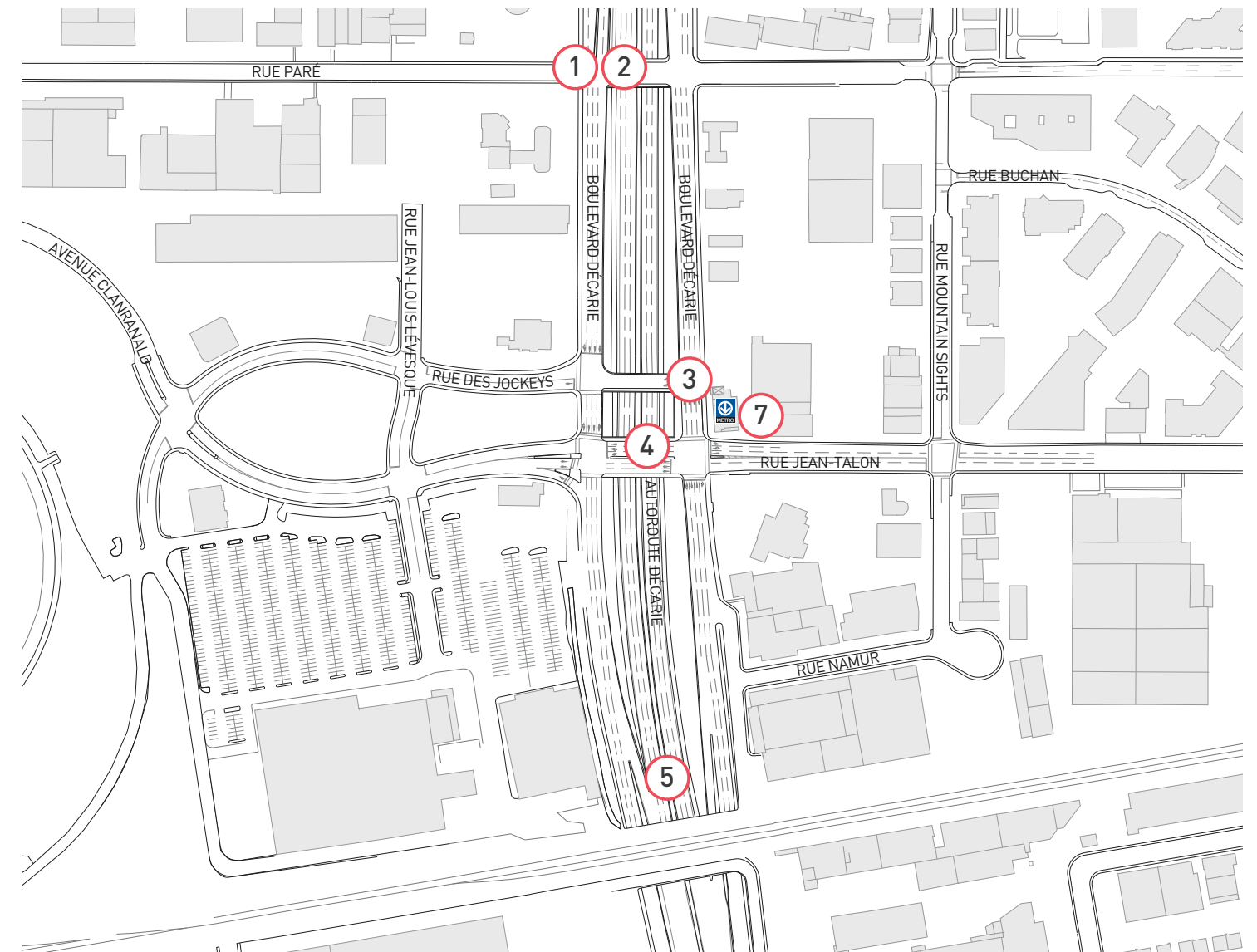
2

CONTEXTE

Le carrefour Jean-Talon/Décarie est fortement achalandée. La géométrie des rues et intersections dans le secteur ainsi que la localisation des entrées et sorties de l'autoroute Décarie à cet endroit favorisent les déplacements véhiculaires vers ce carrefour.

2.1 ÉTAT ACTUEL

- 1 Les véhicules empruntant la sortie 69 de l'autoroute Décarie en direction sud sont obligés de poursuivre leur route jusqu'à la rue Des Jockeys s'ils veulent rejoindre le secteur à l'ouest du boulevard Décarie.
- 2 Tous les véhicules circulant en direction sud à l'intersection Décarie et Paré sont obligés de poursuivre leur route jusqu'à la rue Des Jockeys s'ils veulent rejoindre le secteur à l'est du boulevard Décarie.
- 3 La rue Des Jockeys se termine en cul-de-sac au boulevard Décarie obligeant tous les véhicules l'empruntant à se diriger vers le nord. Cette portion de rue agit presque comme une bretelle de sortie ou en tant que demi-tour.
- 4 Au niveau du carrefour des rues Jean-Talon/Des Jockeys et du boulevard Décarie, la circulation piétonne n'est pas adéquatement sécurisée pour le franchissement de l'autoroute Décarie et ses voies de services :
 - Les trottoirs sont étroits et même absents à certains endroits;
 - Les rayons de courbures favorisent les manœuvres véhiculaires, élargissant ainsi la chaussée et allongeant le temps de traverse des piétons;
 - Le marquage au sol est absent ou déficient pour délimiter les traverses piétonnes ainsi que les voies de circulation;
 - Le positionnement des axes techniques en fond de trottoir et l'absence de stationnement sur rue créent une trop grande proximité entre le piéton et les véhicules circulant sur la chaussée.
- 5 L'emprise de l'autoroute au nord de la voie ferrée est beaucoup plus large qu'au sud. Des talus sont présents de part et d'autre des voies de circulation en remplacement des murs de soutènement présents dans la partie sud. Cet aménagement entraîne une disproportion de l'autoroute vis-à-vis des voies de circulation locales présentes dans le secteur et crée une importante fracture urbaine entre les quartiers.
- 6 La faible présence d'arbres (canopée minimale), l'absence de places publiques et la dimension importante des chaussées véhiculaires créent d'importants îlots de chaleur sur l'ensemble du secteur.
- 7 L'aménagement aux abords de la station de métro est déficient et n'est pas en continuité avec le domaine public adjacent.



Les pages suivantes présentent des photos prises en 2018 qui illustrent la pauvreté des aménagements piétons aux abords de la station de métro Namur et au carrefour Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys.

2.1 ÉTAT ACTUEL CONDITIONS EXISTANTES



A - Trottoir sud du viaduc Jean-Talon très étroit, peu protégé de l'autoroute et sans aménagement ni mobilier.

UN DOMAINE PUBLIC
**TOURNÉ VERS
 L'USAGE DE
 L'AUTO**



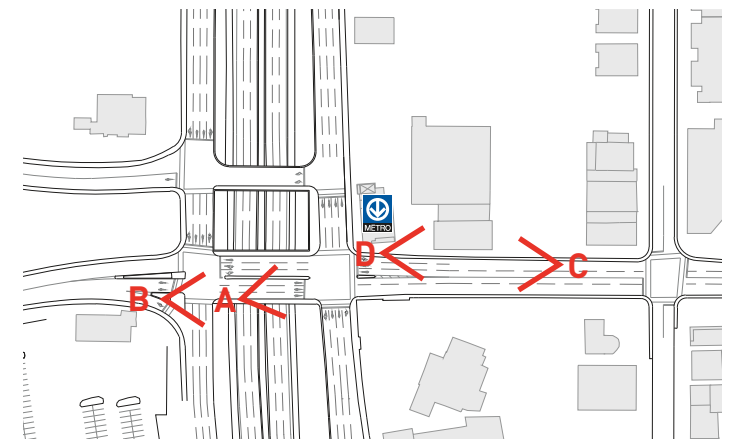
D - Trottoir nord de la rue Jean-Talon à proximité du Métro Namur. L'achalandage du trafic véhiculaire ne permet pas au cycliste de circuler dans la rue. On circule sur un trottoir de dimensions minimales. Le cycliste qui marche auprès de son vélo en direction d'une aire de stationnement pour vélo occupe tout l'espace disponible.



B - Vue vers le trottoir sud du viaduc Jean-Talon, l'espace disponible pour les piétons est disproportionné en comparaison avec l'espace donné aux circulations véhiculaires.



C - Vue du trottoir nord de la rue Jean-Talon en direction ouest. Le trottoir est de dimension minimale, inférieure à l'emprise disponible. Il n'y a pas de stationnement sur rue dans ce tronçon ce qui amplifie l'inconfort et l'inconfort des piétons.



2.1 ÉTAT ACTUEL

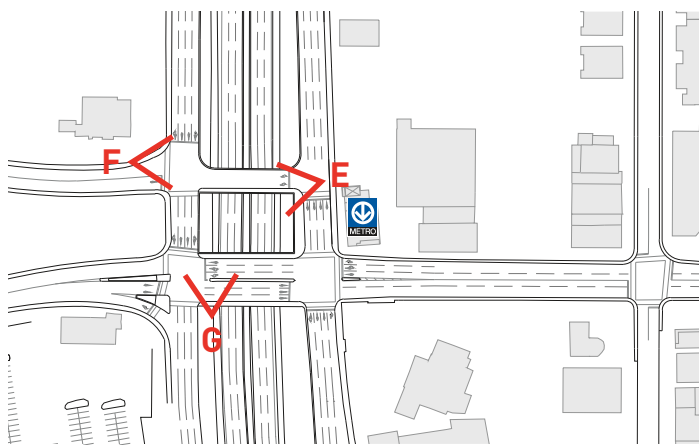
CONDITIONS EXISTANTES



E - Vue du trottoir sud du viaduc Des Jockeys. Un piéton dépasse un groupe en utilisant la chaussée puisque la largeur du trottoir ne suffit pas.

DES AMÉNAGEMENTS
PIÉTONS

**PEU
SÉCURITAIRES
VOIRE
INEXISTANTS**



F - Vue vers le viaduc Des Jockeys à l'intersection des Jockeys et du boulevard Décarie. Il n'y a pas de traverses piétonnes ni de trottoir sur le côté nord du viaduc. Certains piétons tentent de traverser à ce carrefour.



G - Piétons qui se préparent à traverser à l'intersection nord-ouest du carrefour Jean-Talon et Boulevard Décarie. Les piétons sont peu visibles. L'aire d'attente est de dimension minimale.

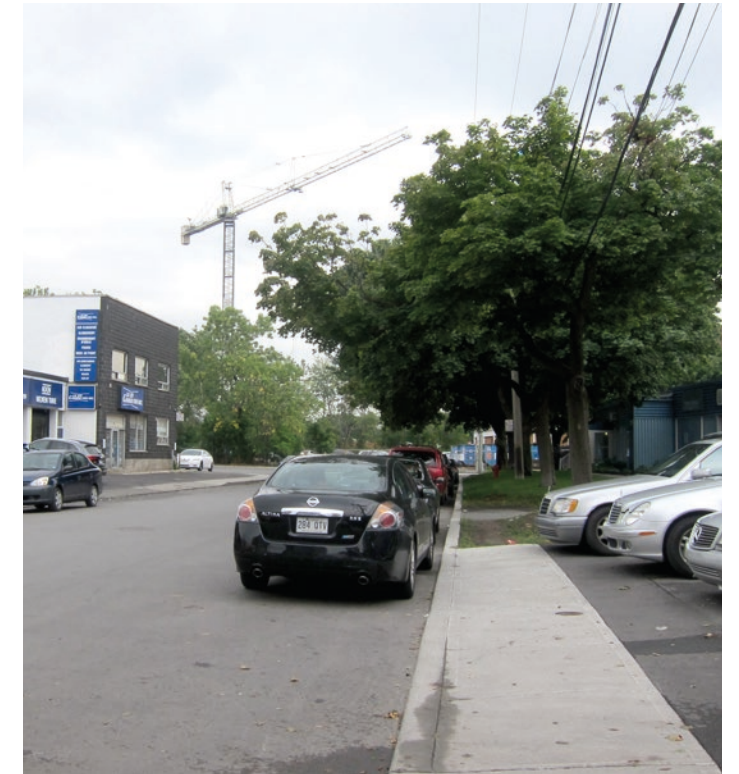
2.1 ÉTAT ACTUEL CONDITIONS EXISTANTES



H - Vue de l'entrée à la station de métro sur Jean-Talon. Circulations piétonnes denses à l'entrée du métro, mais encombrée par des supports à vélos.

DES LIEUX

PEU ADAPTÉS AUX CIRCULATIONS PIÉTONNES



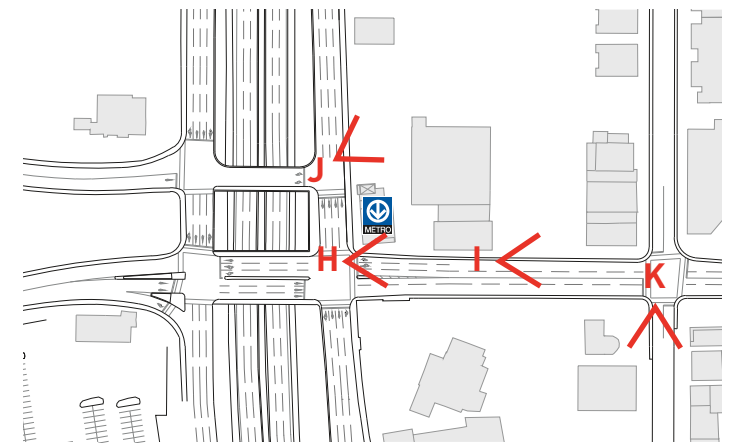
K - Vue vers le sud de l'avenue Mountain Sights au sud de la rue Jean-Talon. Dans le prolongement sud de la rue Mountain Sights un trottoir est interrompu.



I - Vue du trottoir nord sur Jean-Talon près de l'avenue Mountain Sights. Le gazon est piétiné sur l'emprise du trottoir nord de Jean-Talon démontrant l'étroitesse des trottoirs dans un secteur avec forte densité de circulation piétonne.



J - Vue à l'arrière de l'édicule de la station de métro Namur. Les abords immédiats de la station Namur sont principalement composés de stationnement (commerce, AMT, etc.) qui crée un fantastique îlot de chaleur.



2.1 ÉTAT ACTUEL

CONDITIONS EXISTANTES

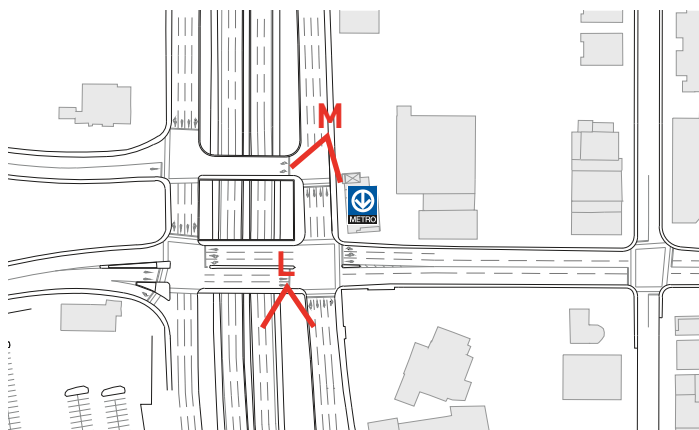


L- Vue vers le sud de l'autoroute Décarie à partir de la rue Jean-Talon. Dans ce secteur, l'autoroute n'est pas encadrée par des murs de soutènement mais par des talus. Ces talus présentent un espace résiduels considérables qui pourrait être valorisé par un verdissement et des plantations.

UNE EMPRISE VÉHICULAIRE
**AUX DIMENSIONS
DISPROPORTIONNÉES**



Vue vers le sud de l'autoroute Décarie à partir de la rue Ferrier. La circulation est dense dans toutes les directions ainsi qu'aux entrées et sorties. À cet endroit, un véhicule empruntant la sortie 69 et se dirigeant vers l'ouest doit poursuivre sa route plus au sud jusqu'à la rue Des Jockeys.



M- Vue vers le nord à partir du carrefour est du viaduc des Jockeys. Les piétons traversent les quatre voies à l'intersection. Le marquage de rue est très peu visible.

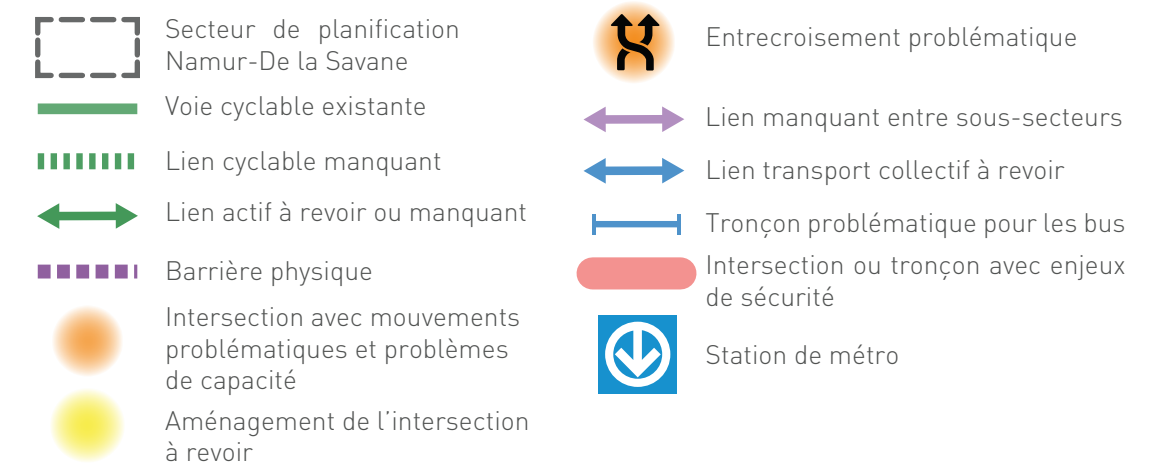
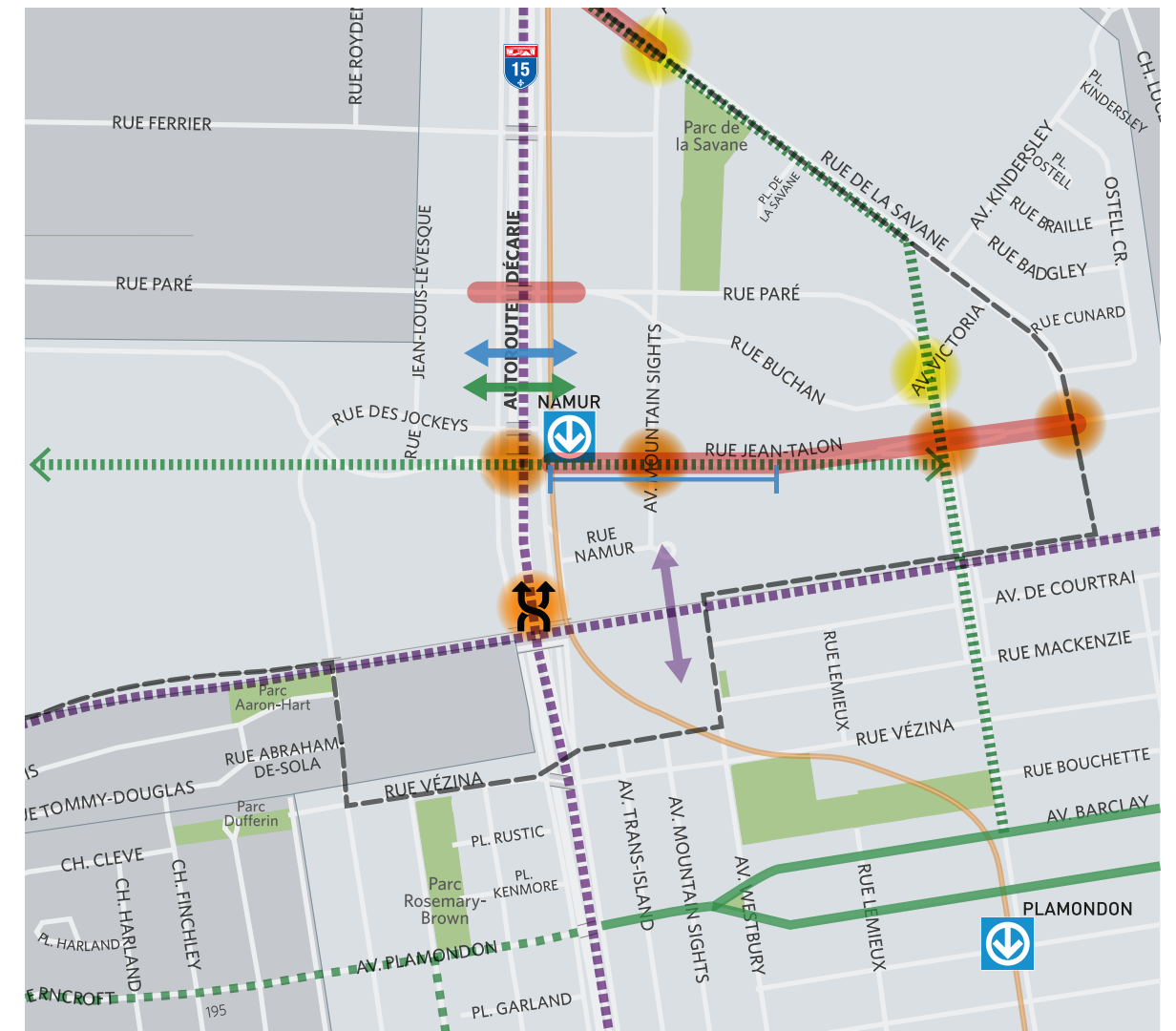
2.2 ENJEUX DE CIRCULATION ACTUELS

L'étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et réalisée par AECOM en juin 2018 illustre les principaux enjeux de circulation observés.

De façon plus précise, au niveau du carrefour Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys, les principaux enjeux actuels soulevés dans cette étude sont :

- L'absence de liens nord-sud et peu de liens est-ouest crée une mauvaise connectivité à l'intérieur du secteur et oblige l'utilisation du réseau métropolitain qui présente déjà d'importants problèmes de congestion;
- Cette congestion entraîne un rabattement sur le réseau local;
- L'absence d'aménagements cyclables;
- Le domaine public est peu sécuritaire, peu convivial et peu confortable pour les piétons;
- Le camionnage est important sur l'ensemble du secteur. De nombreux accidents impliquant des camions ont eu lieu;
- L'accès à la station de métro est limité par les barrières physiques;
- La desserte efficace d'autobus est dépendante des conditions de circulation en plus d'offrir des heures d'opération limitées.

Source : Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords, AECOM, juin 2018

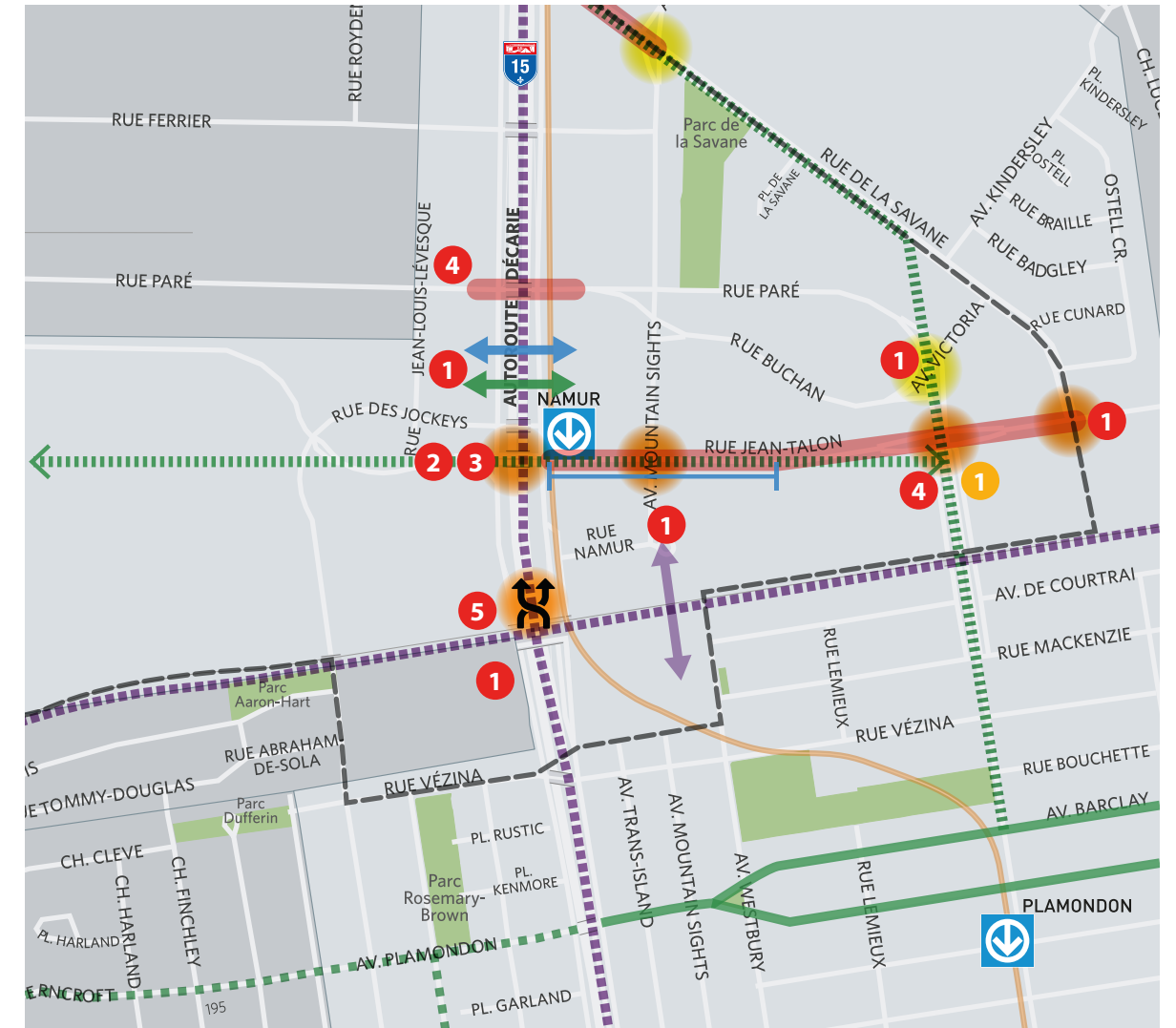


2.3 ENJEUX DE CIRCULATION FUTURS

En fonction notamment des projets de développement futurs dans le secteur (dont le projet sur le site de l'ancien hippodrome et le projet Royalmount), AECOM a évalué les enjeux généraux de circulation futurs suivants :

- Les conditions de circulation des réseaux routiers et autoroutiers se détérioreront;
- La pression s'accroîtra sur l'intersection Décarie et Jean-Talon;
- Les problèmes de congestion se répercuteront sur le réseau local;
- Les enjeux de sécurité des déplacements seront amplifiés;
- La cohabitation entre les modes de transport se compliquera;
- La régularité et la ponctualité des nouvelles lignes d'autobus seront impactées;
- L'offre en stationnement sera réduite.

Source : Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords, AECOM, juin 2018



- 1** Détérioration des conditions de circulation sur les réseaux routier et autoroutier dont :
 - Entrées/Sorties de l'A15 à Jean-Talon
 - Mouvements problématiques sur Jean-Talon amplifiés
 - Voies de service de l'A40 (attractivité du projet Royalmount)
- 2** Accessibilité déficiente à l'Hippodrome depuis l'est
- 3** Amplification des enjeux de régularité des bus à la station Namur
- 4** Amplification des enjeux de sécurité sur Cavendish, Jean-Talon et Paré
- 5** Amplification des enjeux de convivialité et de sécurité des cheminements piétons
- 1** Pas d'amélioration de la perméabilité de plusieurs secteurs

- Secteur de planification Namur-De la Savane
- Voie cyclable existante
- Lien cyclable manquant
- Lien actif à revoir ou manquant
- Barrière physique
- Intersection avec mouvements problématiques et problèmes de capacité
- Aménagement de l'intersection à revoir
- Entrecroisement problématique
- Lien manquant entre sous-secteurs
- Lien transport collectif à revoir
- Tronçon problématique pour les bus
- Intersection ou tronçon avec enjeux de sécurité
- Station de métro

2.4 POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Le développement du site de l'ancien hippodrome permettrait à terme d'accueillir de 5 000 à 10 000 logements. Le développement devrait s'articuler autour de l'utilisation des transports actifs et collectifs. Selon l'évaluation du potentiel de développement réalisée par Fahey et associés en 2017, cela prendrait environ quinze minutes à pied pour se rendre à l'édicule actuel du métro depuis l'îlot résidentiel le plus éloigné du site.

Suite aux développements actuels (Triangle, Westbury) et ceux projetés (site de l'ancien hippodrome, Carré Décarie), on peut aussi s'attendre à un développement des terrains commerciaux et industriels aux abords de la station de métro Namur, le long de la voie ferrée et sur la rue Paré.

Cette transformation du secteur engendrera une augmentation des besoins en déplacement pour tous les modes. Dans une optique d'intensification et de diversification des activités urbaines, le réaménagement du domaine public est nécessaire afin d'assurer la sécurité et la convivialité de ces déplacements. Une redéfinition du partage de l'emprise publique devra également être prise en compte pour satisfaire à ces futurs besoins.

SITE DE L'ANCIEN HIPPODROME ET AUTRES SECTEURS



Source : Caractérisation fonctionnelle et paysagère de secteur de planification Namur-De La Savane, Fahey et associés, juillet 2018

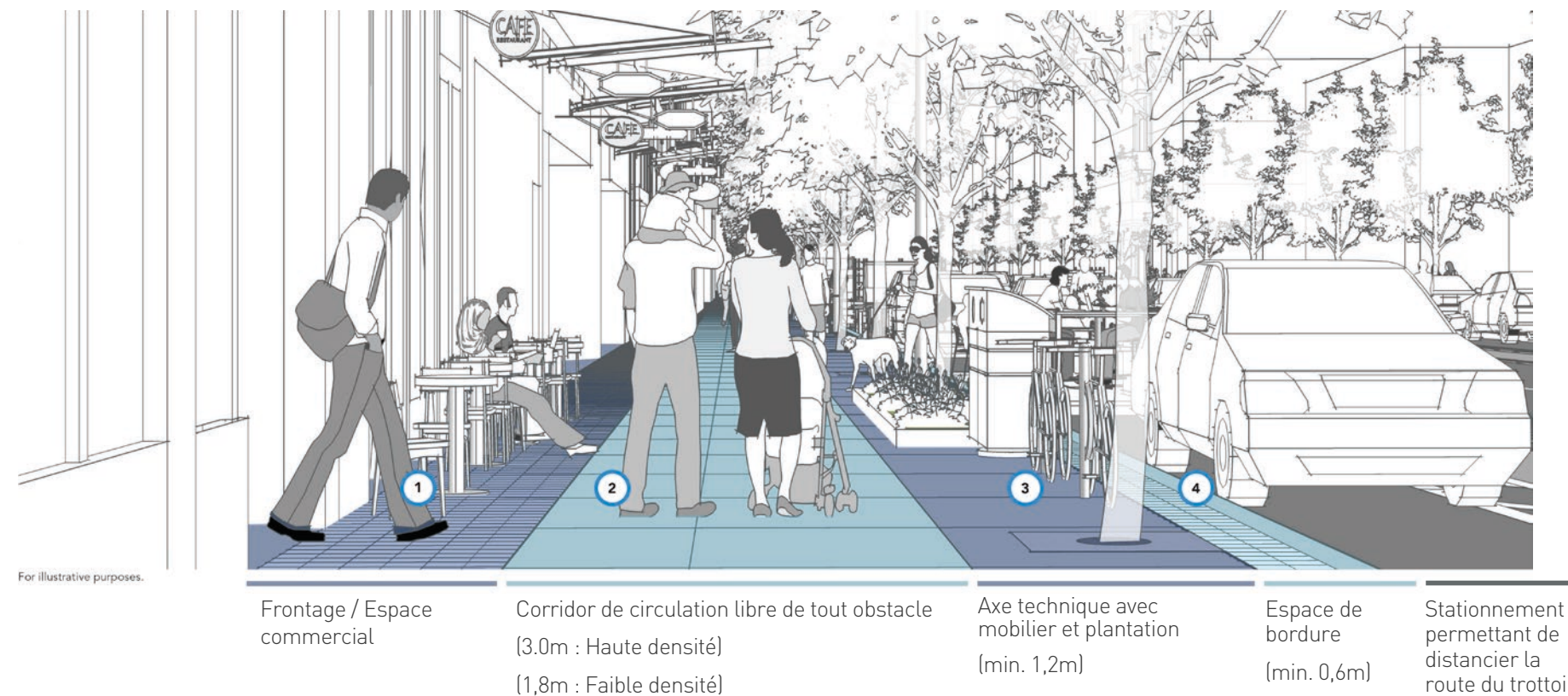
2.5 COMPOSANTES D'UN TROTTOIR

Convivialité et confort pour les piétons

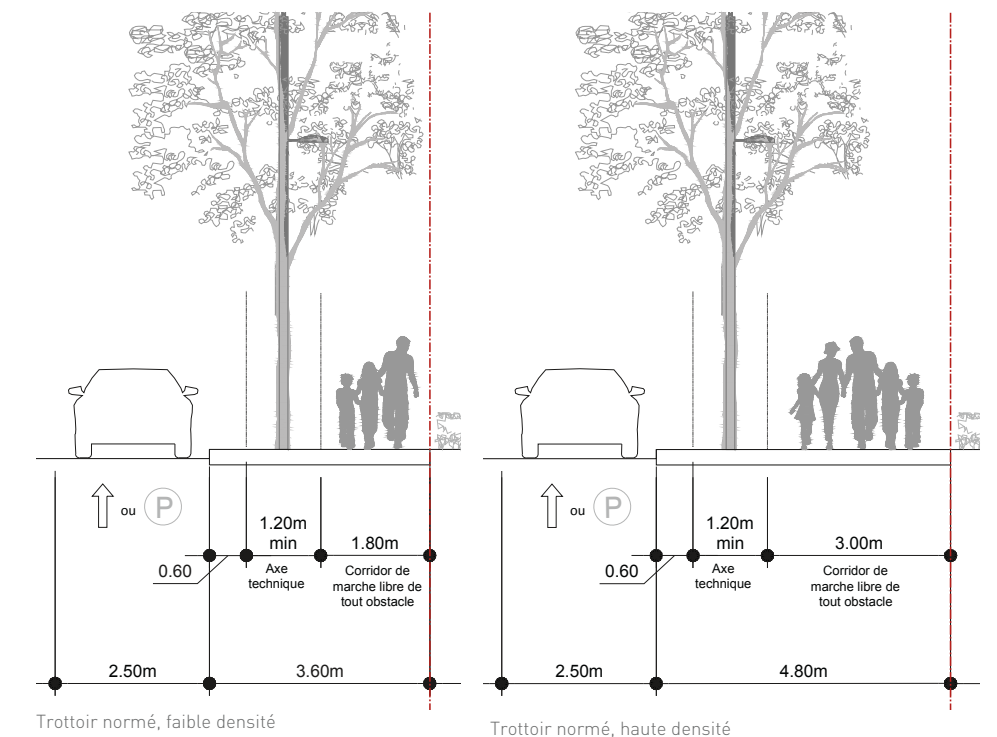
La Charte du piéton a pour objectifs d'améliorer la qualité de vie des citoyens en assurant l'accès au service de transport collectif, d'aménager les milieux de vie en intégrant les besoins des piétons. Elle énonce que «*Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche*» et qu'elle désire «*offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité et de sécurité*». A cet égard, des composantes d'un trottoir sont communément admises dans les villes nord-américaines afin de rendre cet espace convivial et confortable pour les piétons (voir figure ci-dessous). La Ville de Montréal a d'ailleurs défini des normes et des dimensions selon la densité de circulation d'un trottoir (voir figure ci-dessous). L'encadrement de la rue par le bâti est aussi un élément important pour la convivialité et le confort des piétons.

De plus, comme la capacité du réseau doit être maintenue, l'implantation de stationnement sur certaines rues (notamment Jean-Talon) est très peu probable dans le projet de réaménagement. À ce moment, l'implantation de l'axe technique en bordure sera déterminant pour le confort et la sécurité du piéton.

AMÉNAGEMENT-TYPE D'UN TROTTOIR AVEC SES COMPOSANTES



NORMES DE LA VILLE DE MONTRÉAL



Source : Toronto Complete Streets Guidelines, Chapter 4 Pedestrian

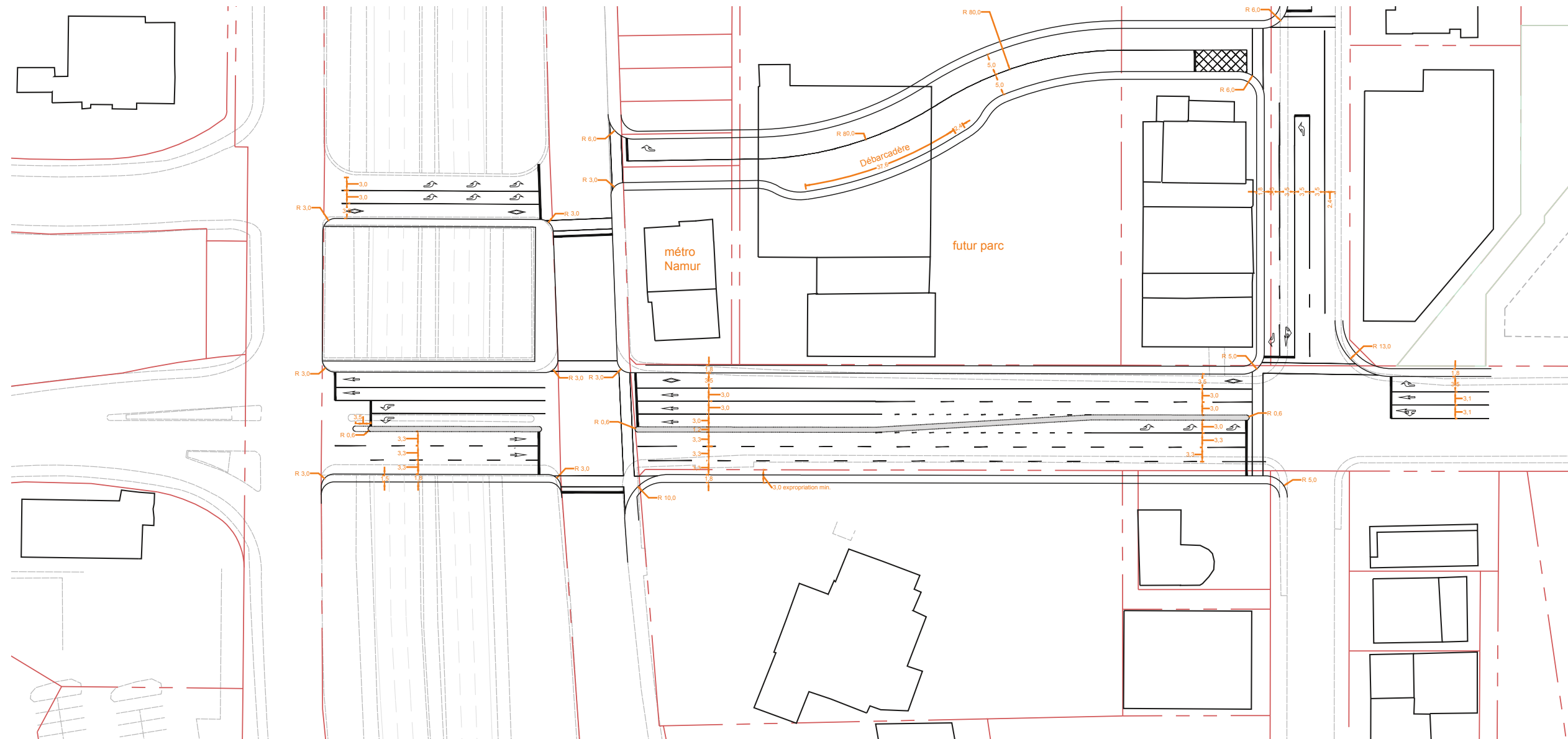
2.6 SCÉNARIO D'ANALYSE CIRCULATION

Cette étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs est basée sur un scénario de réaménagement du carrefour Décarie/Jean-Talon/DesJockeys développé par la Ville de Montréal qui visait à solutionner en priorité la congestion véhiculaire problématique aux abords de la station de métro Namur en intégrant les déplacements qui seront générés par le développement urbain du site de l'ancien hippodrome et le raccordement du boulevard Cavendish.

Ce scénario répond à la nouvelle demande véhiculaire, sans trop détériorer les conditions de circulation. Par contre, il ne considère pas les déplacements actifs. Ainsi, malgré une amélioration de certains rayons de virage, les trottoirs présentent une largeur de 1,8 mètre, incluant l'axe technique, et les traverses piétonnes sont allongées.

Ces interventions n'améliorent pas le confort et la sécurité des piétons se déplaçant dans le secteur. La Charte du Piéton de la Ville de Montréal vise notamment à «redéfinir le partage de l'emprise publique en faveur de la marche», «réduire la longueur des traverses» et «améliorer la sécurité aux divers points de conflits et près des stations de métro».

Le scénario d'analyse circulation doit donc être adapté pour mieux répondre aux besoins piétons et assurer l'atteinte d'un certain équilibre entre une amélioration significative du confort piéton et une prise en compte des conditions de circulation véhiculaire dans un contexte d'interface entre les réseaux supérieur et artériel.



Source : Réaménagement du secteur (option H), Direction des transports, Ville de Montréal, 22 janvier 2018



3

**STRATÉGIES
DE CONCEPTION**

3.1 CRITÈRES

L'amélioration de l'environnement piéton passe par une optimisation de l'utilisation du sol visant à urbaniser à échelle plus humaine le secteur et ainsi mieux organiser les déplacements et la cohabitation entre les différents modes de transport.

La stratégie priorisée pour développer les scénarios d'aménagement se base sur sept critères. Ceux-ci ont guidé la démarche de conception et permis de mieux cibler les interventions à favoriser :

- Augmenter le confort piéton;
- Donner un caractère urbain et une perception de quartier;
- Diminuer les effets d'îlots de chaleur et les nuisances sonores liées à l'autoroute;
- Trouver un équilibre entre minimiser l'élargissement de la chaussée et contrôler la congestion;
- Recréer une trame urbaine et des îlots qui favorisent le développement;
- Limiter l'expropriation;
- Minimiser l'impact des travaux dans les infrastructures du MTQ.

3.2 STRATÉGIES PROPOSÉES

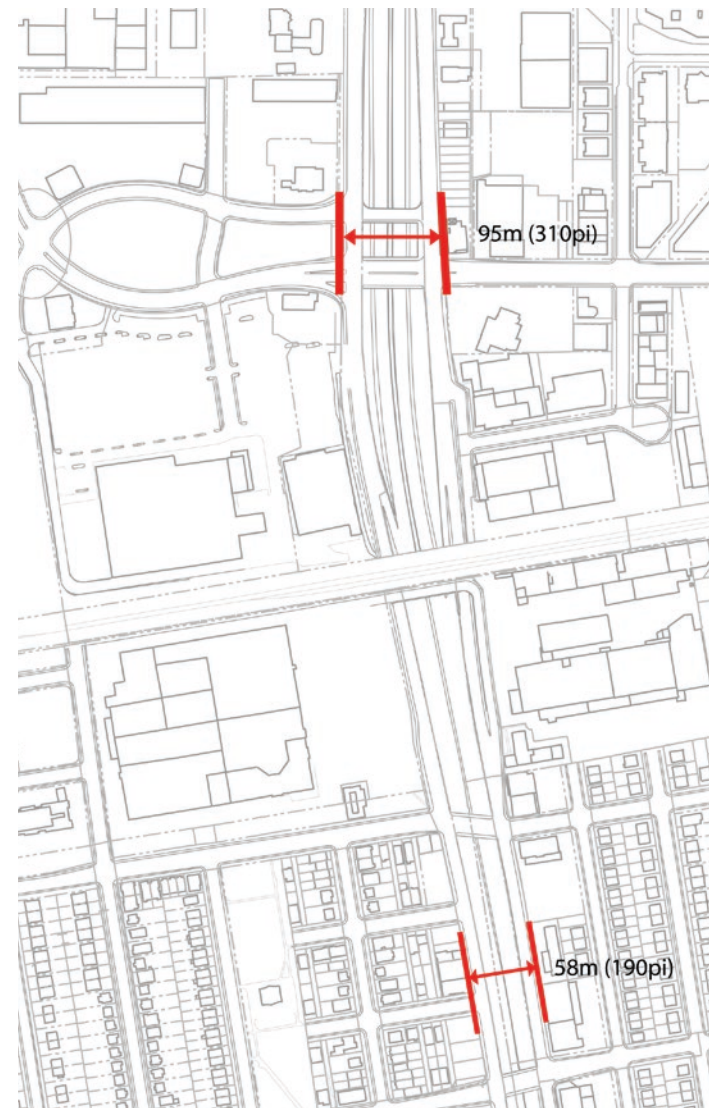
Encadrement de Décarie

Le boulevard Décarie se présente en deux typologies distinctes entre le nord et le sud de la voie ferrée. Le tronçon sud de l'autoroute s'est développé dans un secteur bâti déjà existant. La largeur de l'emprise (58 mètres) de l'autoroute a donc été définie par ce cadre bâti et assure au domaine public un aspect plus urbain, moins autoroutier. Au nord, l'emprise s'élargit considérablement avec l'apparition de talus. C'est aux abords de l'intersection Jean-Talon que l'emprise de l'autoroute est la plus importante atteignant plus de 90 mètres, soit près du double de l'emprise au sud de la voie ferrée.

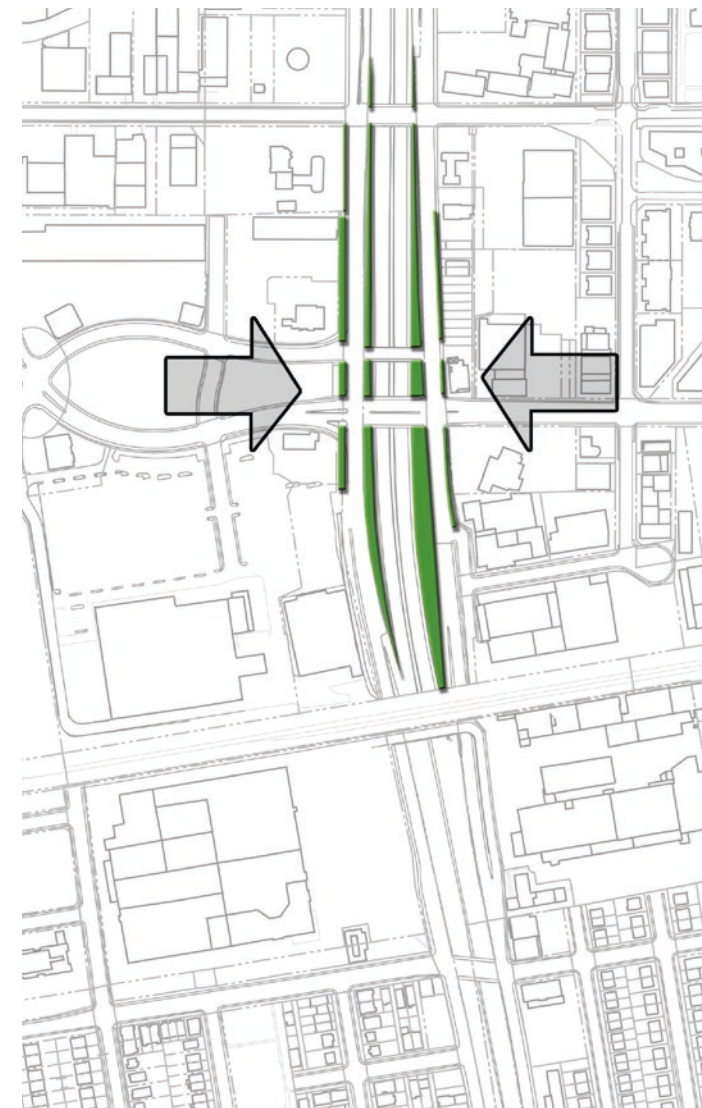
L'utilisation de l'espace résiduel des talus permettrait de verdier et de mieux encadrer l'intersection Jean-Talon. La perception du lieu pourrait changer considérablement et ainsi faire comprendre aux automobilistes qu'ils arrivent dans un espace au caractère urbain et non une continuité de l'autoroute.

Le bâti jouera aussi un rôle majeur dans l'encadrement de l'espace public à l'intersection. Dans cet espace ouvert surdimensionné, le développement des parcelles bordant Décarie entre les rues Des Jockeys et Jean-Talon sera déterminant.

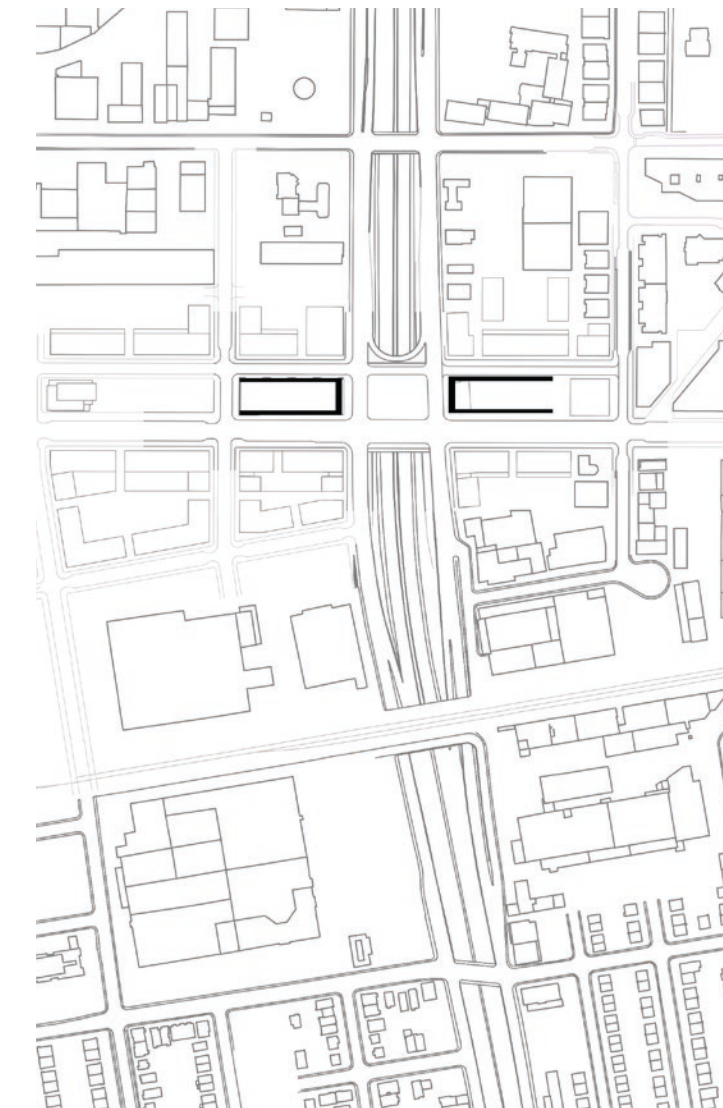
UN BOULEVARD, DEUX TRONÇONS DISTINCTS



LES TALUS, UN ESPACE AU GRAND POTENTIEL



ENCADREMENT BÂTI ET RECOUVREMENT



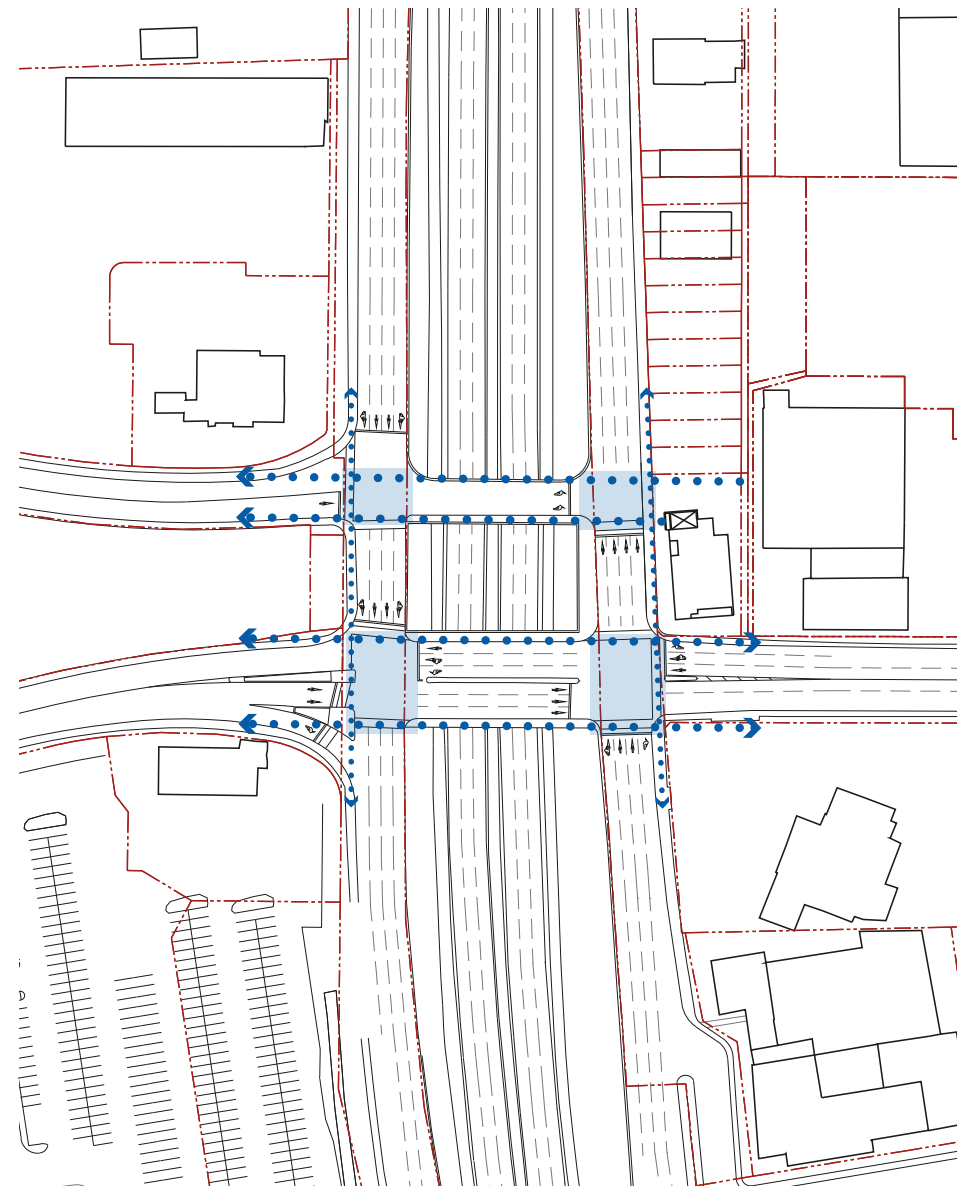
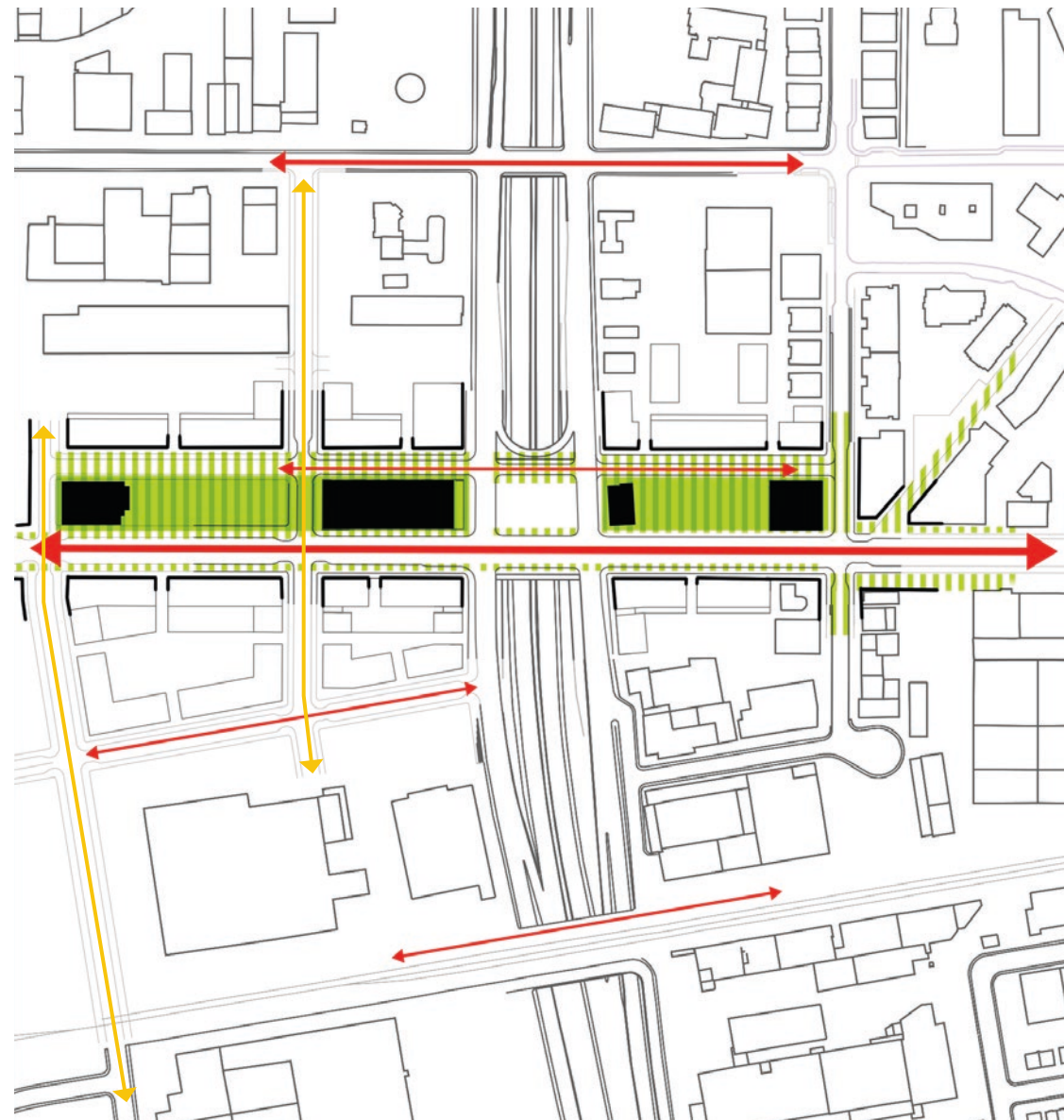
3.2 STRATÉGIES PROPOSÉES

Liens Est-Ouest

Face à la barrière physique que représente l'autoroute Décarie, il est nécessaire de travailler sur tous les axes est-ouest possibles en renforçant ceux existants tout en en créant de nouveaux. Ces liens permettront d'alléger l'axe Jean-Talon en terme de circulation mais aussi de donner des parcours alternatifs aux transports actifs et de renforcer la trame urbaine. La rue Des Jockeys par exemple pourra ainsi devenir un axe à l'échelle du quartier où les piétons pourront circuler de manière plus confortable et en sécurité, en évitant le fort transit routier de la rue Jean-Talon.

Comme spécifié précédemment, malgré une volonté de relier les deux côtés de Décarie et de réduire l'impact de l'autoroute, chaque quartier sera susceptible d'avoir besoin de son propre cœur civique. Ainsi, des espaces publics de part et d'autre pourront accueillir des commerces de quartier (marché, etc.) et être reliés à des équipements et des services à proximité du métro. L'idée n'est pas de dédoubler toutes les fonctions et d'induire une autonomie totale des quartiers. On peut envisager que certains services pourront se compléter et introduire plus de mixité d'un secteur à l'autre.

Le rétablissement des quatre intersections entre Décarie et les rues Jean-Talon/Des Jockeys sera particulièrement déterminant. En améliorant les traverses, la continuité des parcours est-ouest sera renforcée contribuant à un plus grand confort piéton et une meilleure convivialité des espaces publics.



3.2 STRATÉGIES PROPOSÉES

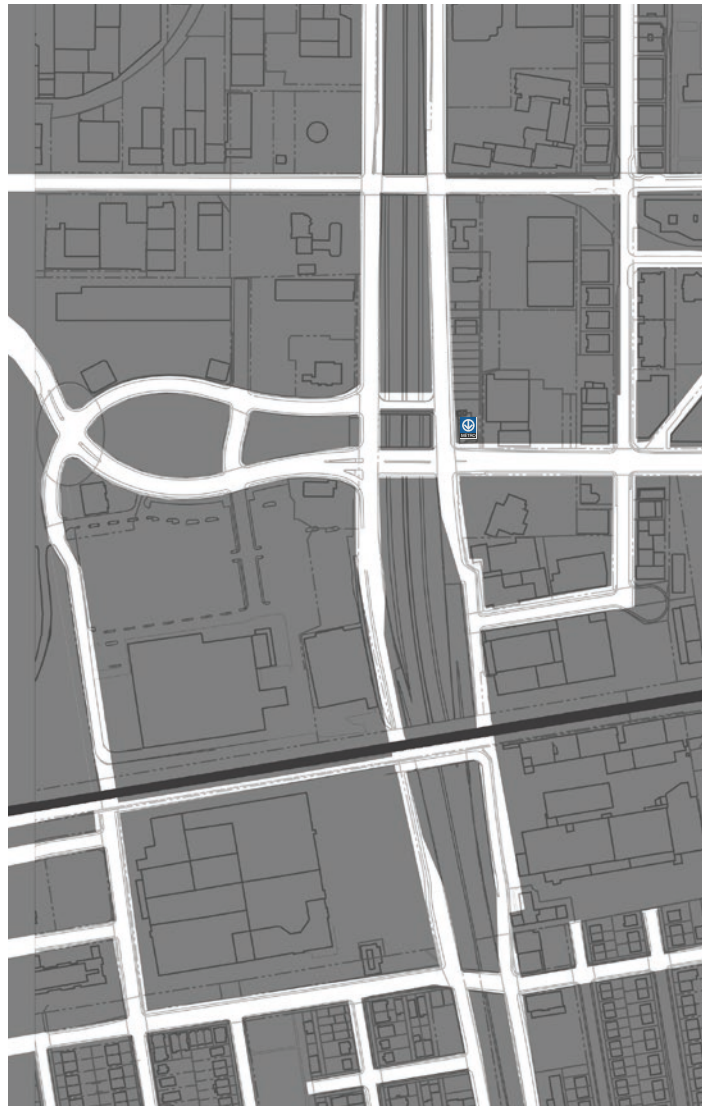
Diversification des îlots

Le tronçon de l'autoroute Décarie au nord de la voie ferrée s'est développé sur des terres vierges et présente des terrains de grande dimension. On remarque que les abords de la station de métro Namur sont constitués d'îlots surdimensionnés.

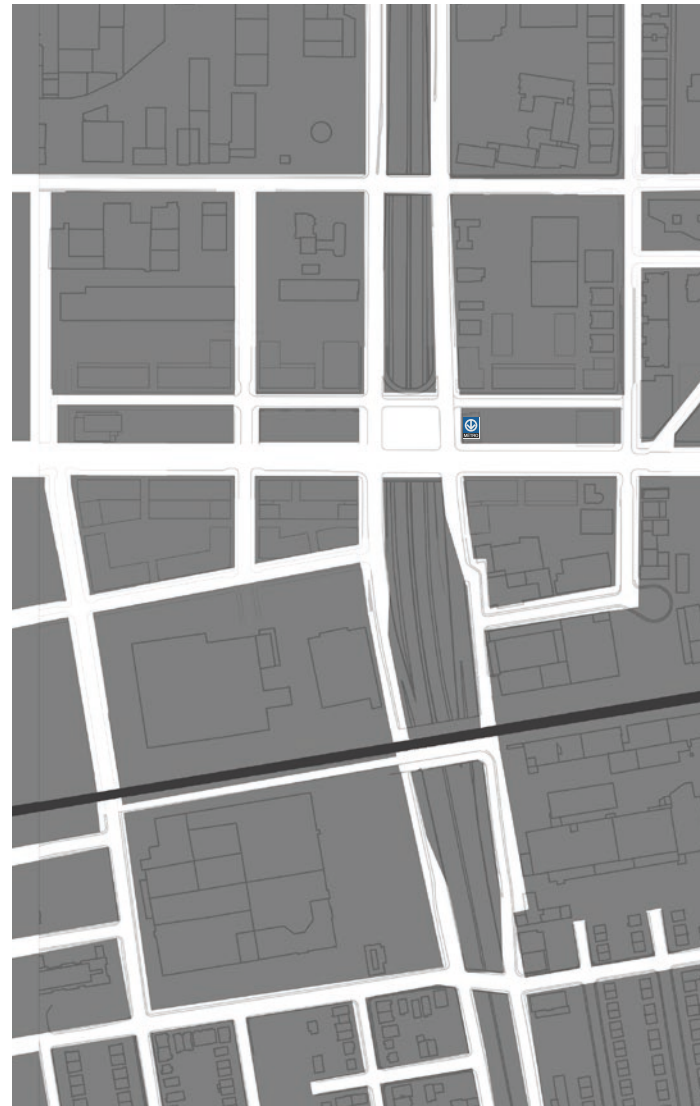
La création de nouveaux axes permettra de réduire la taille des îlots aux abords de l'intersection favorisant ainsi la mise en place d'une trame urbaine plus fine et mieux adaptée aux piétons. Un meilleur maillage du secteur permettrait de créer des parcours alternatifs à l'échelle du quartier et d'alléger un peu la circulation sur l'axe Jean-Talon.

Cette structure urbaine pourrait être renforcée par la mise en place d'espaces publics tournés vers les transports actifs.

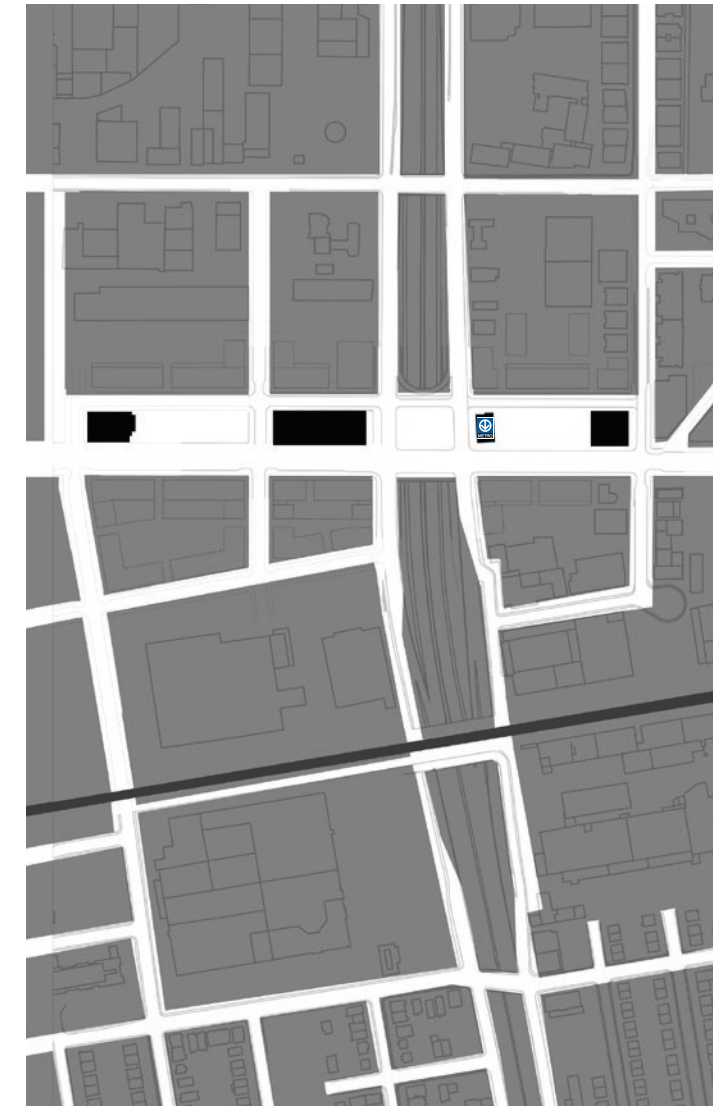
DES ÎLOTS EXISTANTS SURDIMENSIONNÉS



LA REDIVISION DES ÎLOTS



RENFORCEMENT DE LA STRUCTURE ET ANIMATION DU PARCOURS





4

INTERVENTIONS

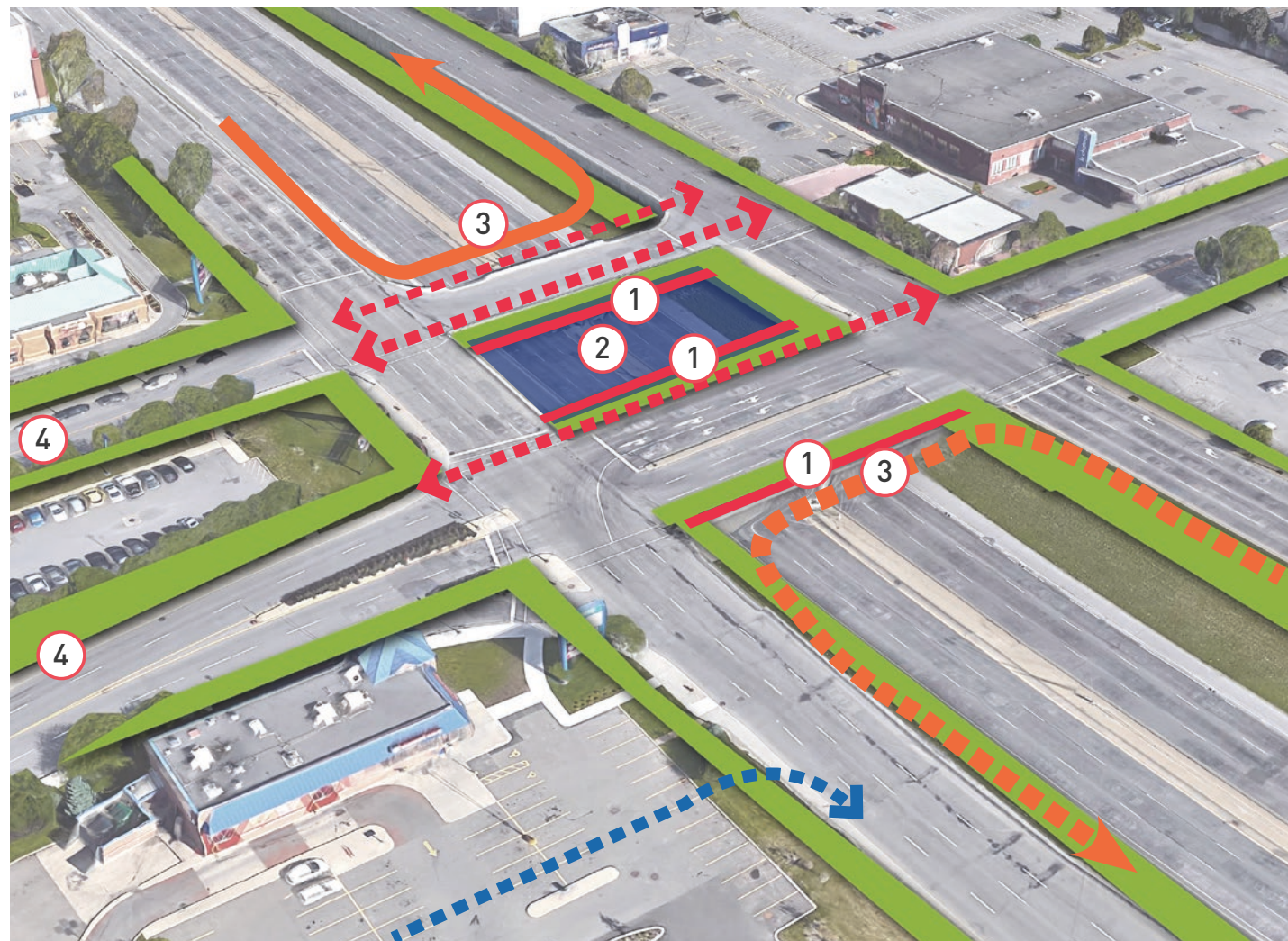
La création d'espaces conviviaux et sécuritaires pour les déplacements piétons et d'un lien fort entre les quartiers nécessite des interventions à la hauteur des enjeux de déplacements et des objectifs de développement.

4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES

En fonction des critères d'aménagement et des stratégies de conception présentés à la section précédente, certaines interventions peuvent être réalisées afin d'améliorer le domaine public pour favoriser le confort et la sécurité des déplacements piétons.

-
- La reconfiguration ou modification des ponts d'étagement au-dessus de l'autoroute pour offrir un espace plus large et mieux encadré pour les piétons.
 - La création d'un lien à la station de métro Namur à l'ouest de l'autoroute Décarie afin d'offrir un accès direct au nouveau quartier projeté sur le site de l'ancien hippodrome.
 - Le verdissement des abords de l'autoroute afin de modifier la perception du lieu pour les automobilistes et créer une transition plus ferme entre l'autoroute et le quartier.
 - L'élargissement du pont ferroviaire situé au sud du secteur afin de créer une nouvelle option de franchissement à l'extérieur du carrefour Décarie/Jean-Talon/DesJockeys.
-

4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES SOMMAIRE



① Élargissement des ponts

L'élargissement des ponts Jean-Talon et Des Jockeys permettrait de fournir plus d'espace de trottoir pour les piétons et ainsi augmenter la sécurité et le confort de ces derniers. Des surfaces plantées pourraient être aménagées pour ainsi modifier la perception du lieu tout en atténuant la présence de l'autoroute. Cet élargissement pourra se faire par des structures adjacentes à l'ouvrage existant. Une étude concernant le coût et la faisabilité de cette information devrait être réalisée.

② Recouvrement

Le recouvrement complet de l'espace entre le viaduc Jean-Talon et celui de Des Jockeys apportera une amélioration encore plus significative en terme de réduction du bruit, de qualité de l'air et de verdissage avec un espace central dédié au piéton. La perception de l'autoroute sera grandement atténuée. Cependant, cet espace central sera toujours bordé de voies à fort débit de part et d'autre sur le boulevard Décarie (deux fois quatre voies) et sur le pont Jean-Talon (six voies). Selon l'étude¹ de WSP, le coût d'un tel recouvrement est estimé entre 25M\$ et 30M\$.

¹ Évaluation de la préfaisabilité technique et financière des hypothèses de requalification de l'autoroute Décarie dans le secteur Namur-De La Savane

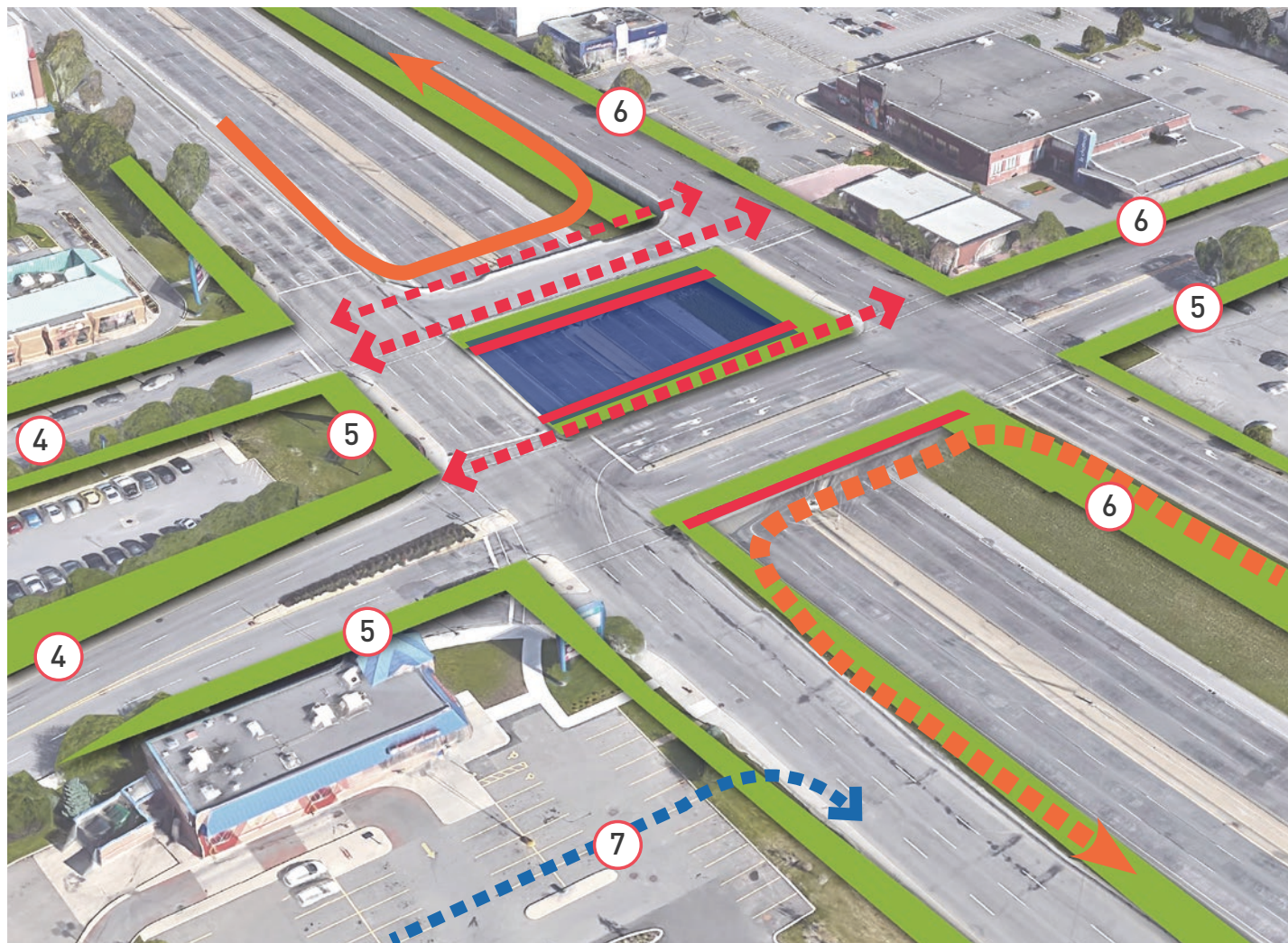
③ Bretelle adjacente pour voie de retournement

L'ajout d'une bretelle avec voie de retournement au nord du viaduc Des Jockeys permettrait de retirer de l'intersection les manœuvres de virage des véhicules se destinant sur l'autoroute en direction nord. Elle permettrait d'alléger la circulation sur le viaduc Des Jockeys et de sécuriser les traverses piétonnes à cet endroit. Une étude concernant le coût et la faisabilité de cette intervention devrait être réalisée. L'intervention pourrait aussi être évaluée pour le côté sud du viaduc Jean-Talon.

④ Redressement des rues Jean-Talon et Des Jockeys

Le redressement des rues Jean-Talon et Des Jockeys en continuité avec le secteur à l'est de l'autoroute permettrait de poursuivre la trame de rue vers l'ouest et connecter les deux quartiers plus harmonieusement. Cette intervention offre aussi l'opportunité de créer des lots aux formes plus régulières en éliminant le « poisson » et ainsi potentiellement favoriser leur redéveloppement.

4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES SOMMAIRE



⑤ Encadrement bâti

La réorganisation de la trame urbaine et la reconfiguration du domaine public offre une opportunité de favoriser le développement des lots non construits ou peu construits situés aux abords du carrefour Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys. L'implantation de nouveaux bâtiments en front de rue permettrait de mieux encadrer le domaine public et créer une échelle plus urbaine. Le lot du « poisson » actuellement utilisé comme stationnement incitatif pourrait recevoir le nouveau lien à la station de métro Namur afin de mieux desservir l'ouest du secteur.

⑥ Verdissement

Plusieurs interventions de verdissement permettraient d'améliorer l'environnement et le confort du piéton afin de diminuer la présence des îlots de chaleur. Le verdissement des talus de l'autoroute et l'intégration de bacs de plantation sur l'élargissement des ponts d'étagement ainsi que la plantation d'arbres le long des rues Des Jockeys et Jean-Talon sont des interventions à favoriser mais qui nécessiteraient dans certains cas des expropriations ou une entente avec le ministère des Transports du Québec (MTQ).

⑦ Liens alternatifs

La localisation du carrefour Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys et son rôle au sein du réseau métropolitain entraîne une congestion constante de la circulation automobile. Des liens alternatifs pourraient être créés afin d'offrir de nouvelles options de traverses ou d'accès à l'autoroute Décarie pour les véhicules, piétons et cyclistes et ainsi alléger le carrefour de certains usagers. Une nouvelle rue pourrait être créée au sud de la rue Jean-Talon reliant le site de l'ancien hippodrome à l'autoroute et un nouveau pont pourra s'insérer aux abords de la voie ferrée au sud du secteur afin d'offrir une nouvelle option de traverse.

4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES BOULEVARD DÉCARIE ET LIENS ALTERNATIFS

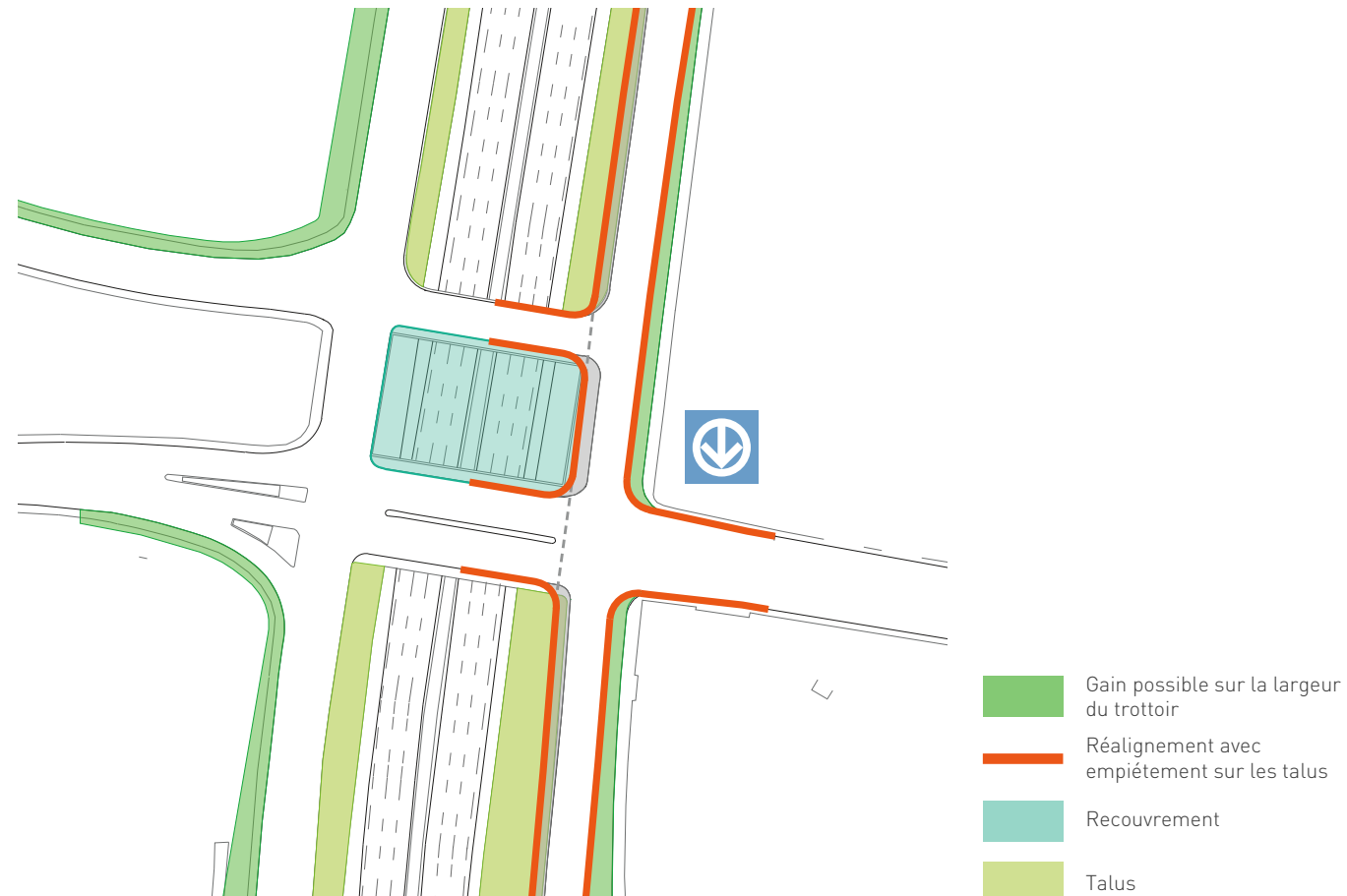
Réaménagement du boulevard Décarie

La configuration actuelle du boulevard Décarie est principalement due à la présence de l'autoroute. L'emprise publique actuelle du côté est du boulevard offre peu d'espace 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. Il serait envisageable d'élargir le trottoir piéton en déplaçant les voies de circulation vers l'autoroute. Cette option a été sommairement analysée. L'emplacement de la culée du pont laisse supposer que cette solution n'impacterait pas la structure du viaduc. Elle devrait faire l'objet d'une étude de faisabilité plus poussée.

Une seconde option serait l'utilisation du talus pour l'aménagement d'espaces plantés de transition. L'aménagement de ces espaces par la plantation d'arbres pourrait modifier la perception du lieu aux abords de l'intersection du boulevard Décarie et des rues Jean-Talon/Des Jockeys en lui conférant un caractère plus urbain.

La page suivante présente des exemples d'aménagement et de réaménagement de viaduc favorisant la plantation et un plus grand confort des piétons.

POTENTIEL DE RÉUTILISATION DE L'ESPACE À L'INTÉRIEUR DE L'EMPRISE PUBLIQUE



Élargissement du pont ferroviaire

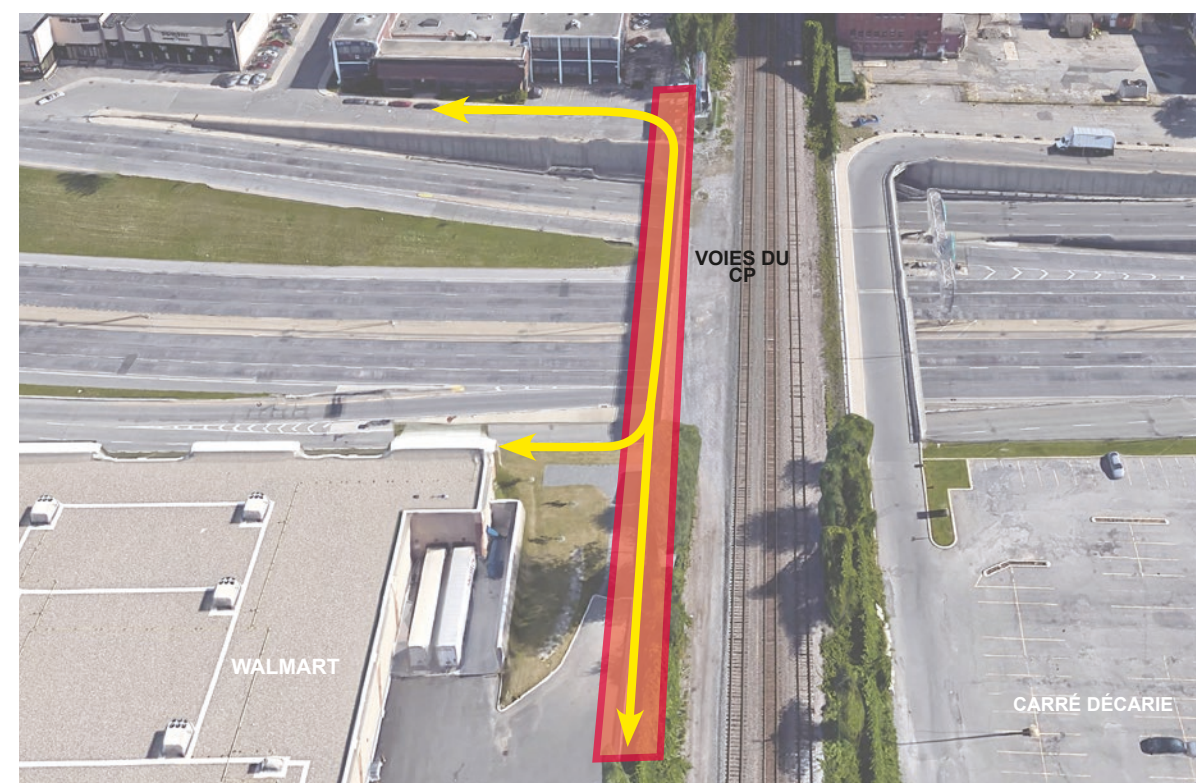
Afin de diminuer la frontière que représente l'autoroute Décarie et ses voies de service et créer un nouveau lien est-ouest à l'extérieur des liens routiers existants, une option pourrait être d'utiliser le viaduc ferroviaire du CP situé au sud de la rue Jean-Talon. Il serait possible d'élargir la structure au nord du viaduc ou simplement d'aménager ce lien à même l'emprise ferroviaire existante sans impact sur la structure.

Selon l'étude¹ de WSP, le coût de construction d'une structure carrossable adjacente au pont ferroviaire est estimé à 20M\$.

Par ailleurs, les abords de la voie ferrée seraient un lieu privilégié pour implanter un lien cyclable sécuritaire et ainsi retirer les vélos du carrefour Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys.

¹ Évaluation de la préfaisabilité technique et financière des hypothèses de requalification de l'autoroute Décarie dans le secteur Namur-De La Savane

OPTION DE CONSTRUCTION D'UN PONT ADJACENT À L'EMPRISE FERROVIAIRE



4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES PRÉCÉDENTS DE RECONFIGURATION DE PONTS

5TH STREET BRIDGE, TECH SQUARE, ATLANTA



PONT MÉTRO PLACE-D'ARMES / PONT QUEEN MARY, MONTRÉAL



+
**CONFORT
PIÉTON**

+
**AMÉNAGEMENTS
VÉGÉTALISÉS**

-
**PRÉSENCE
AUTOROUTE**

=
**ESPACES
CONVIVIAUX**

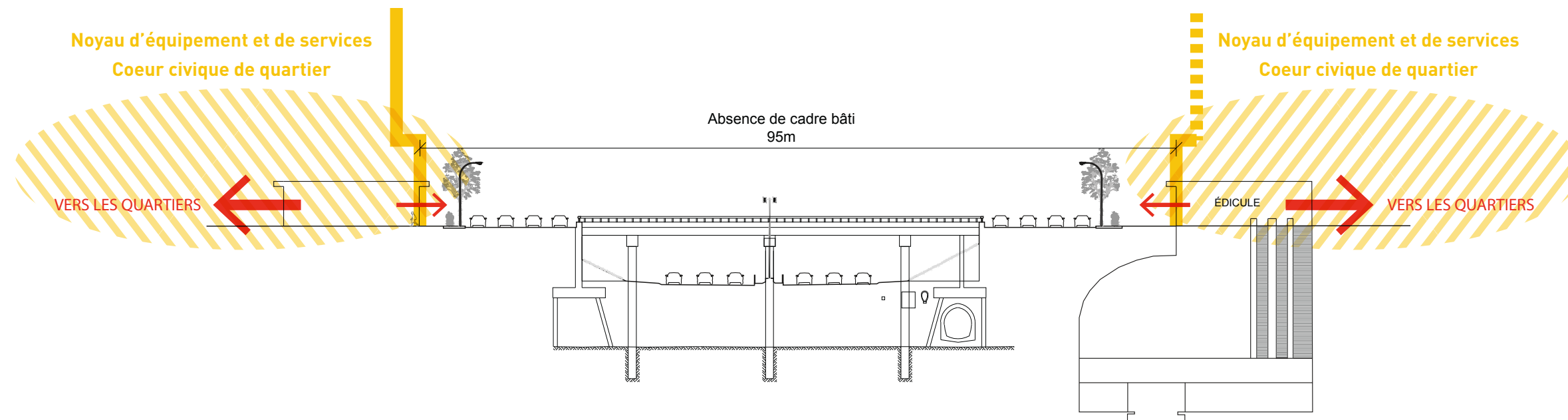
4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES

LIEN OUEST À LA STATION DE MÉTRO

Liens vers les quartiers

Un des objectifs de ce mandat est de relier les côtés est et ouest de l'autoroute Décarie, de permettre des traverses sécuritaires et une meilleure continuité entre les quartiers. Dans ce contexte, chaque quartier de part et d'autre de l'autoroute sera susceptible de nécessiter son propre cœur civique avec équipements et services et lien vers la station de métro.

La construction d'un nouveau quartier sur le site de l'ancien hippodrome pourra justifier la construction d'un nouvel accès direct à la station de métro Namur du côté ouest de Décarie par un tunnel ou une passerelle. Les piétons pourront ainsi utiliser un parcours dédié sans conflit avec d'autres modes de transport. La page suivante présente les deux options envisagées pour relier le côté ouest de l'autoroute à la station de métro.

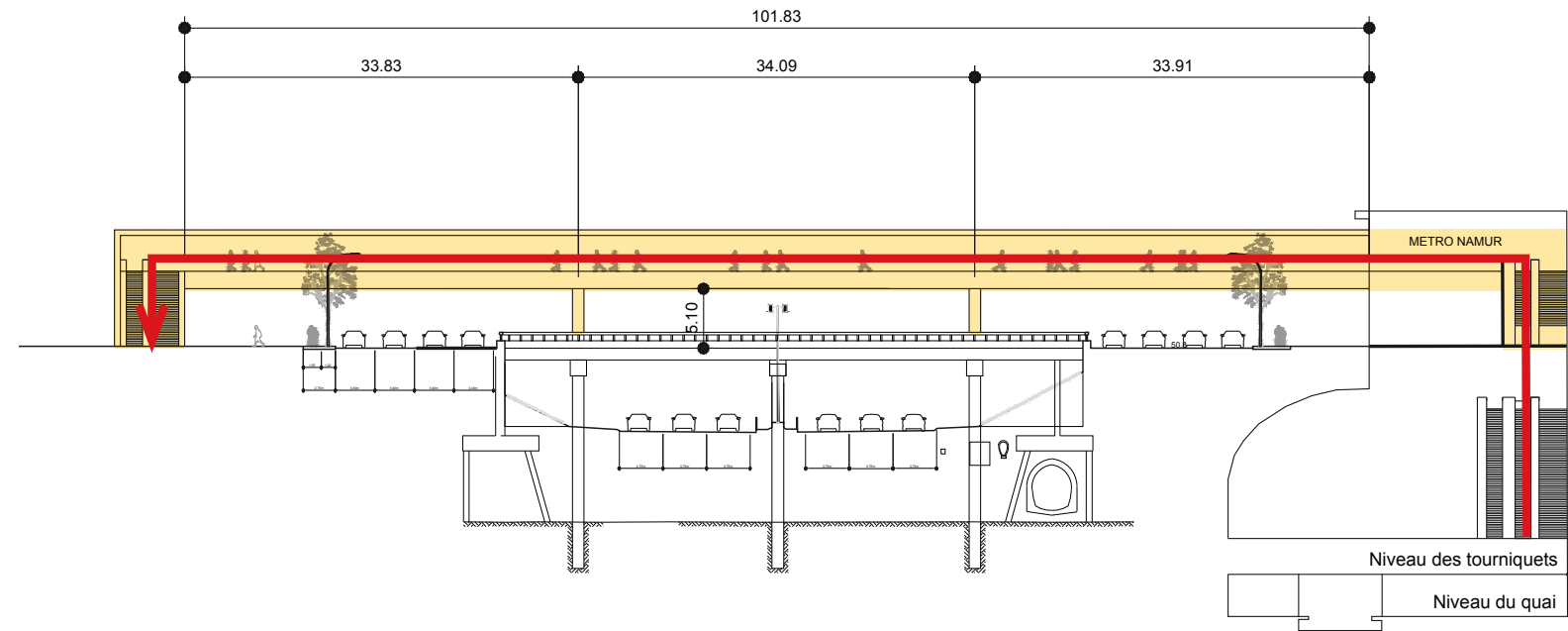


Nouvelle sortie intégrée à un bâtiment futur

4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES LIEN OUEST À LA STATION DE MÉTRO

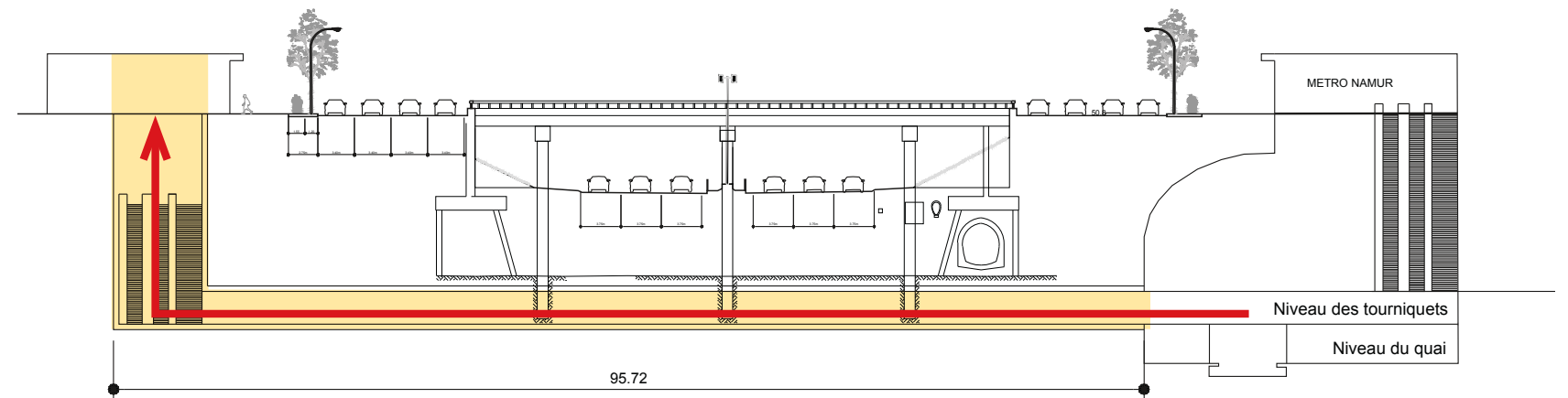
Passerelle

La passerelle offrirait une expérience plus intéressante pour les usagers et pourrait devenir un geste architectural iconique en lien avec le nouvel élan urbain du secteur. Aux heures de faible achalandage, elle serait peut-être susceptible d'offrir un sentiment de sécurité plus grand que le tunnel. Cependant, l'obligation de monter puis de redescendre, allongeant le temps de parcours, risque de dissuader des usagers de l'emprunter. Des travaux à l'intérieur de l'édicule seront nécessaires et modifieront le fonctionnement de la station existante. Deux blocs verticaux devraient être construits et la passerelle devrait être couverte, chauffée en hiver et climatisée en été. Une étude concernant le coût et la faisabilité de cette intervention devrait être réalisée.



Tunnel

En prolongeant le réseau intérieur du métro, la réduction du temps de traverse sera significative. Malgré l'impression d'un long tunnel à l'expérience peu intéressante, la distance parcourue sera plus courte que bien d'autres exemples à Montréal (voir exemples p.34). De plus, une traverse souterraine est typique de l'identité du métro de Montréal, plus habituelle pour les montréalais et plus cohérente pour poursuivre le réseau de la STM. L'implantation d'un commerce en bout de tunnel pourrait augmenter la convivialité et le sentiment de sécurité à l'extérieur des heures de pointe. Les travaux auront peu d'impact sur le fonctionnement de la station et un seul système de montée verticale serait nécessaire. Une analyse sommaire en coupe montre un espace suffisant sous l'autoroute pour construire cet ouvrage au niveau de la partie publique de la station (niveau des tourniquets). Une étude concernant le coût et la faisabilité de cette intervention devrait être réalisée.

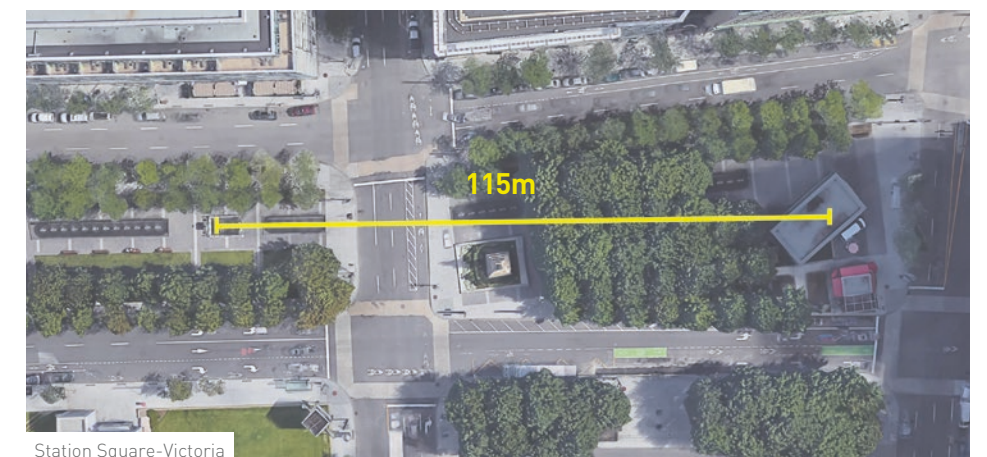
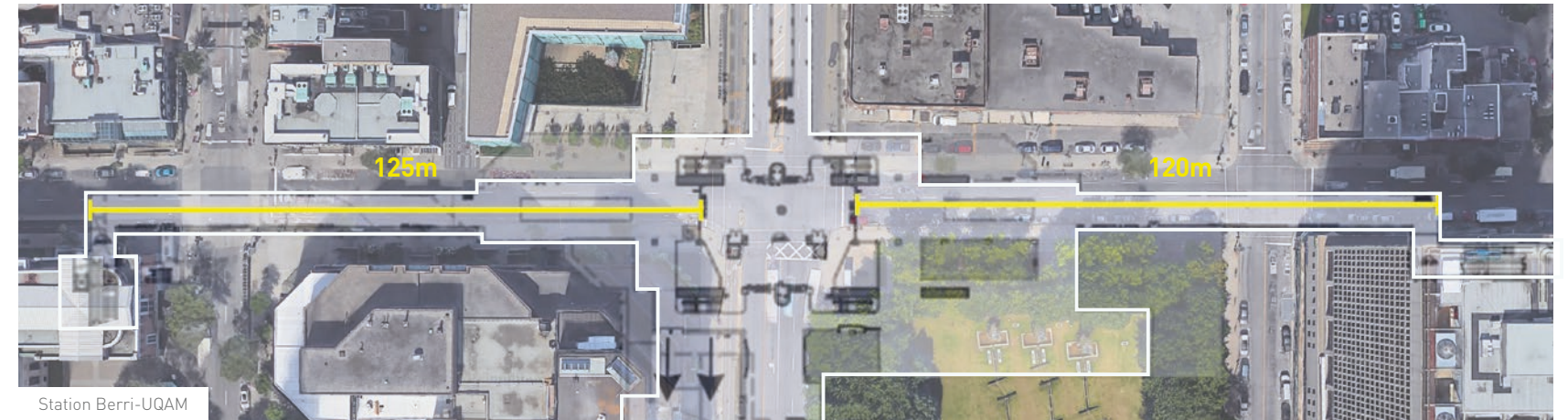
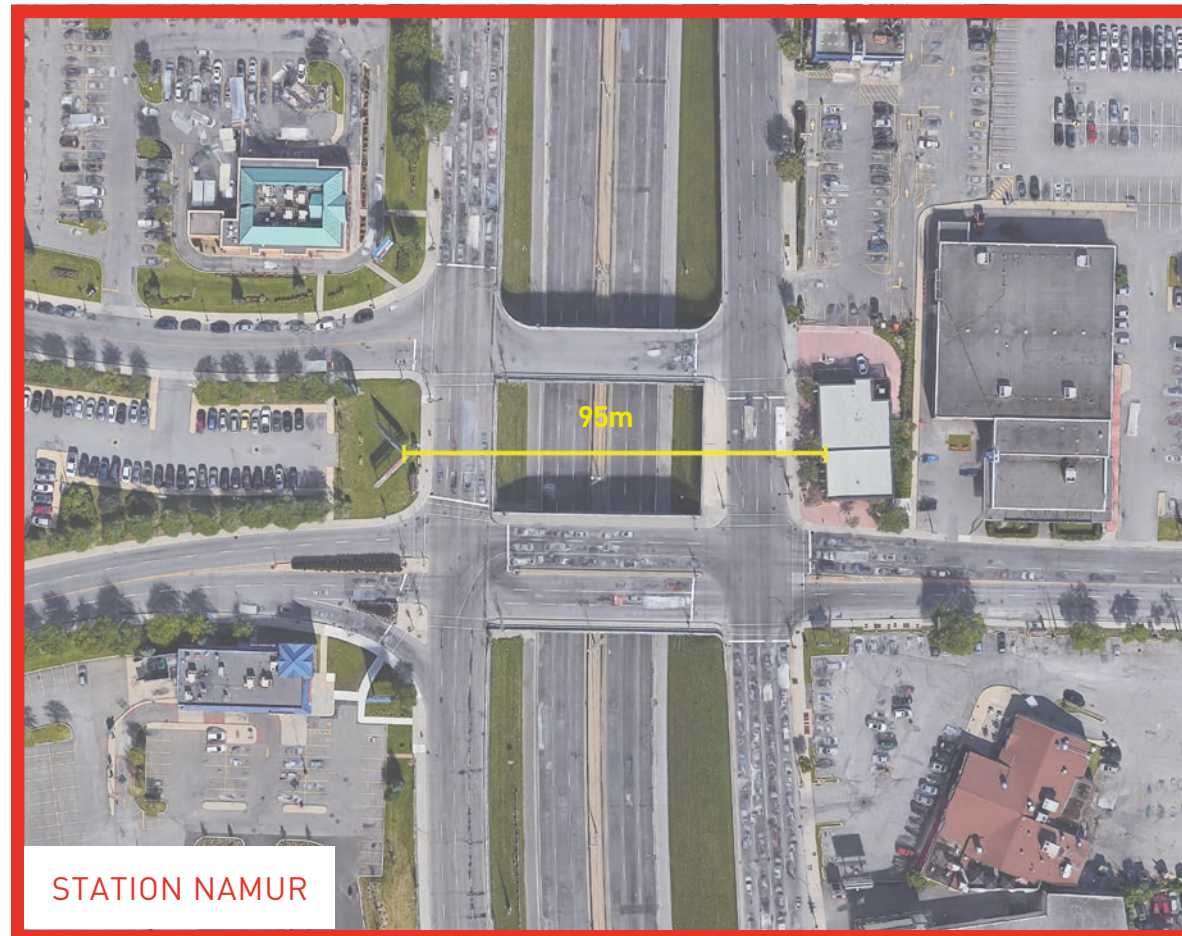


Par ailleurs, les enjeux d'entente, de gestion et de propriété entre les différents partenaires (Ville de Montréal, MTQ, STM, etc.) restent importants dans les deux options.

4.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES

LIEN OUEST À LA STATION DE MÉTRO – EXEMPLES DE TUNNELS ET PASSERELLE

COMPARAISON DISTANCE ENTRE LES ÉDICULES





5

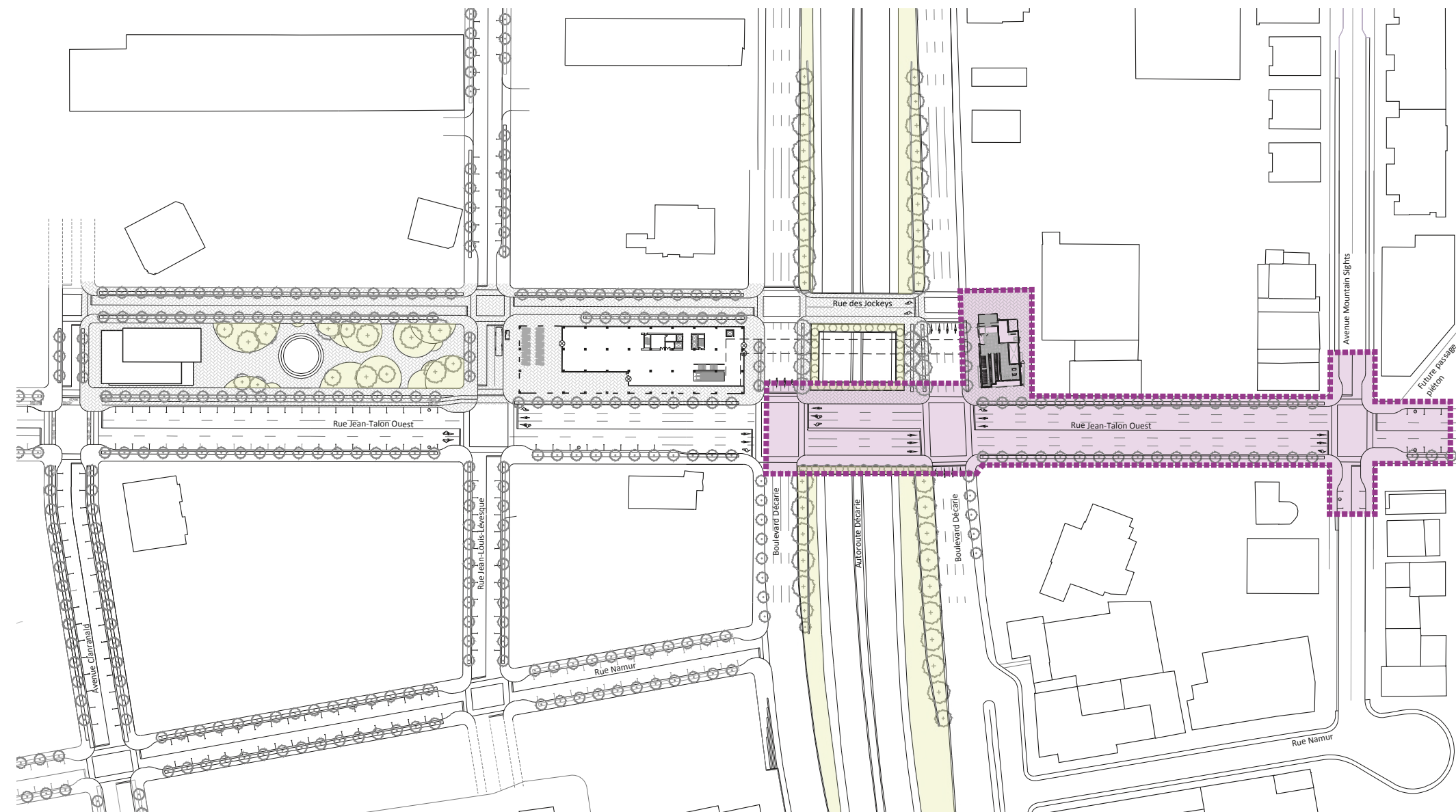
**SCÉNARIOS
D'AMÉNAGEMENT**

La définition des besoins actuels et futurs en déplacements piétons et l'étude des différentes stratégies d'aménagement et de franchissement ont permis le développement de deux scénarios plus détaillés, soit un scénario minimal et un scénario optimal. Chacun est constitué de trois phases. Dans le scénario minimal, les travaux sur les infrastructures du MTQ et les expropriations ont été minimisées.

5.1 SCÉNARIO MINIMAL PHASE 1

La première phase vise le réaménagement de la rue Jean-Talon, des deux intersections avec le boulevard Décarie, les abords immédiats de l'édicule de la station de métro et l'intersection avec Mountain Sights. Le tronçon de la rue entre Mountain Sights et Décarie requiert une expropriation afin d'avoir l'espace nécessaire à l'aménagement de trottoirs généreux et le maintien d'une chaussée suffisamment large. Compte tenu de la congestion et du réseau d'autobus perturbé, il semble pertinent sur ce tronçon de rétablir trois voies dans chaque direction en agrandissant de quelques mètres la chaussée (actuellement, la largeur de la chaussée dans chaque direction est de 9 mètres pour deux voies surdimensionnées).

Les intersections sont reconfigurées et le pont Jean-Talon est élargi afin d'aménager des trottoirs généreux pour une meilleure continuité piétonne. Des bacs de plantation sont intégrés pour éloigner le corridor piéton de l'autoroute et permettre une végétalisation de l'espace en bordure du trottoir. Quant à la chaussée sur le viaduc, les six voies actuelles sont conservées. En raison de la congestion, du besoin en rétention de véhicules et de la fonction du carrefour, il est difficile de réduire le nombre de voies.



Scénario minimal – Interventions phase 1

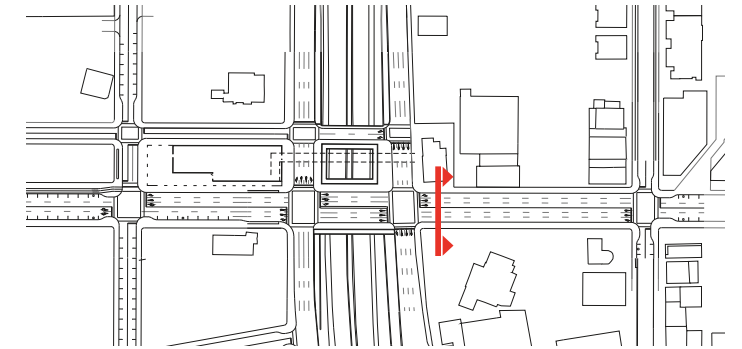
- Réaménagement de la rue Jean-Talon de l'avenue Mountain Sights jusqu'à l'ouest du boulevard Décarie;
- Réaménagement aux abords de l'édicule de la station de métro Namur;
- Reconfiguration des intersections Jean-Talon/Mountain Sights, Jean-Talon/Décarie Est et Jean-Talon/Décarie Ouest;
- Élargissement du pont Jean-Talon au-dessus de l'autoroute Décarie.



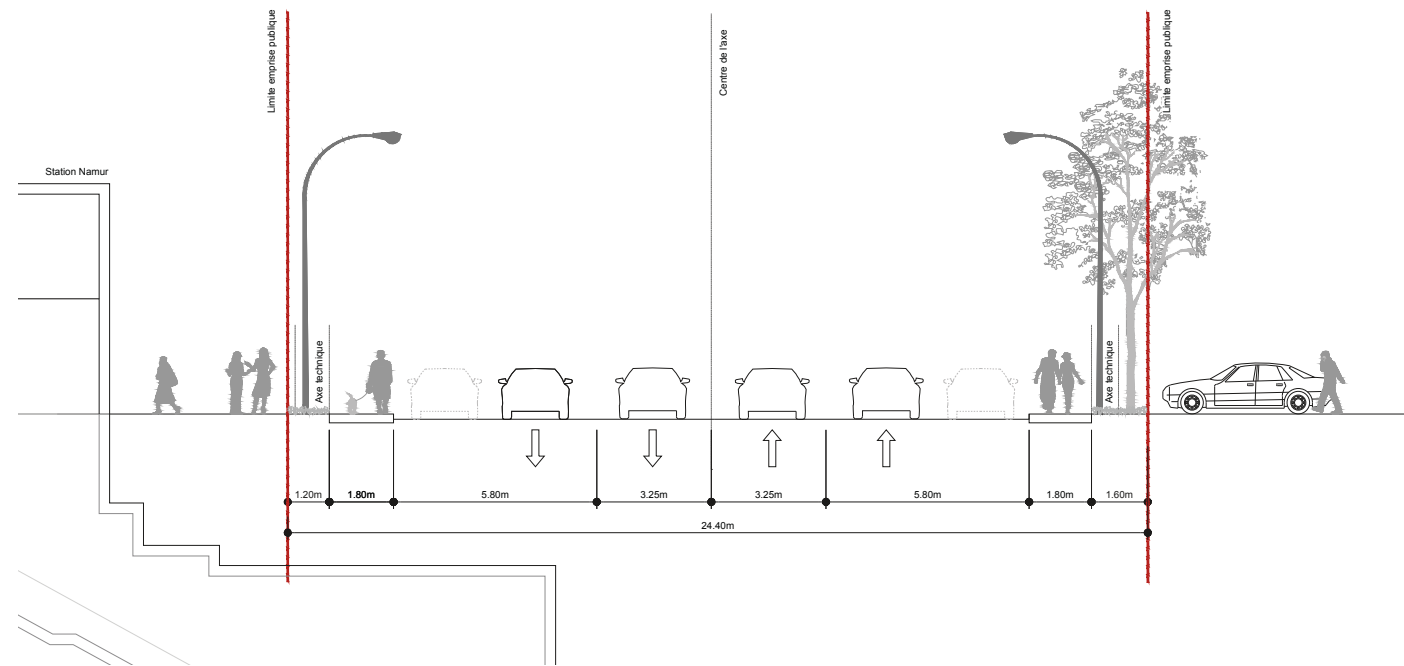
5.1 SCÉNARIO MINIMAL

PHASE 1 - COUPE JEAN-TALON 1

Coupe Jean-Talon est de Décarie

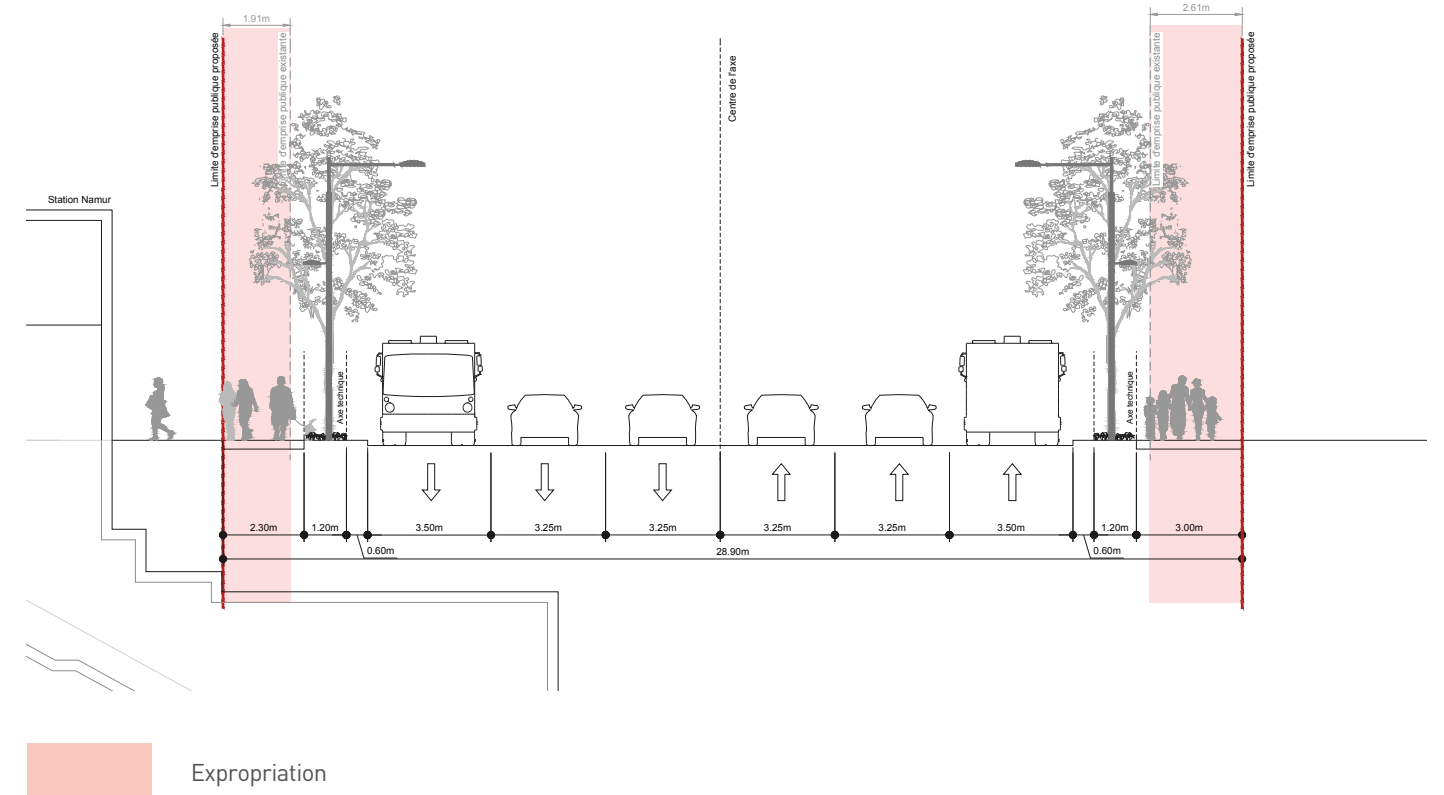


EXISTANT



Note : En direction ouest, la surlageur de la voie de rive crée une troisième voie pour le virage à droite. En direction est, la surlageur permet une transition vers la configuration de Jean-Talon à l'est du boulevard Décarie avec quatre voies de circulation (sur le viaduc, il y a 6 voies).

PROPOSÉ



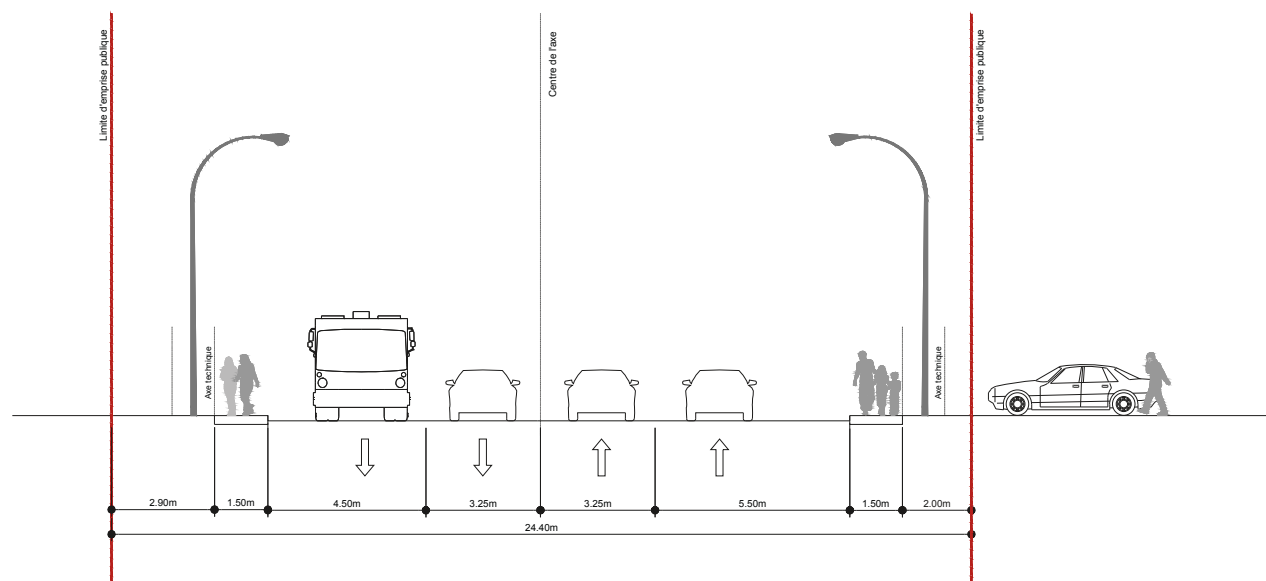
Note : Sur la portion de la rue Jean-Talon entre le boulevard Décarie et la rue Mountain Sights, l'expropriation pour élargir le trottoir au nord de la rue (du côté de l'édicule du métro) est limitée par la position du bâtiment du magasin Le Château. Au sud de la rue, l'absence de bâtiments en front permet une plus grande expropriation et permet ainsi d'atteindre la largeur de trottoir suffisante correspondant aux normes de la Ville.

5.1 SCÉNARIO MINIMAL

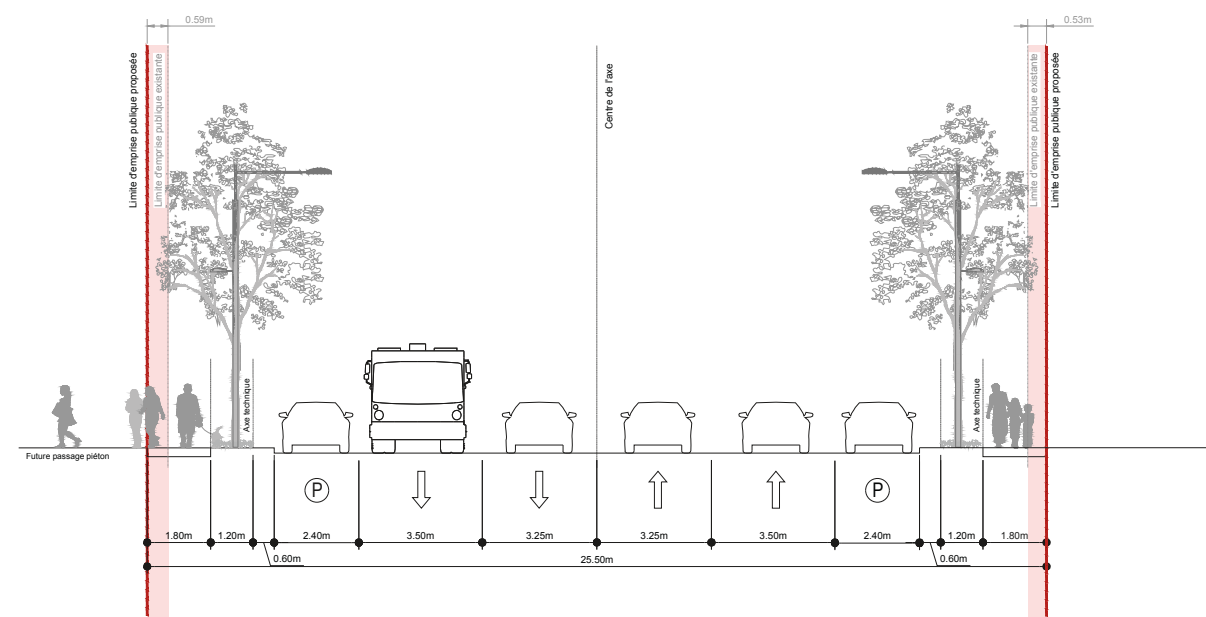
PHASE 1 - COUPE JEAN-TALON 2

Coupe Jean-Talon est de Mountain Sights

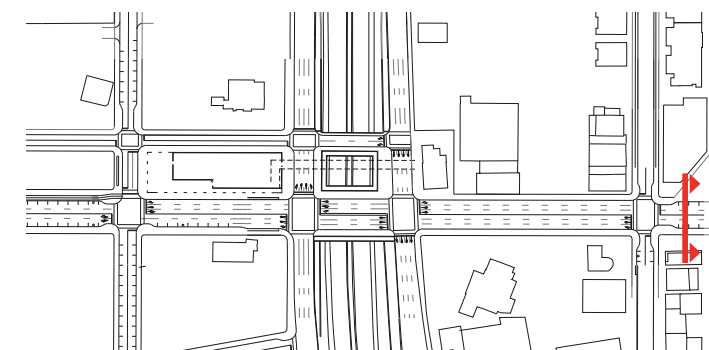
EXISTANT



PROPOSÉ

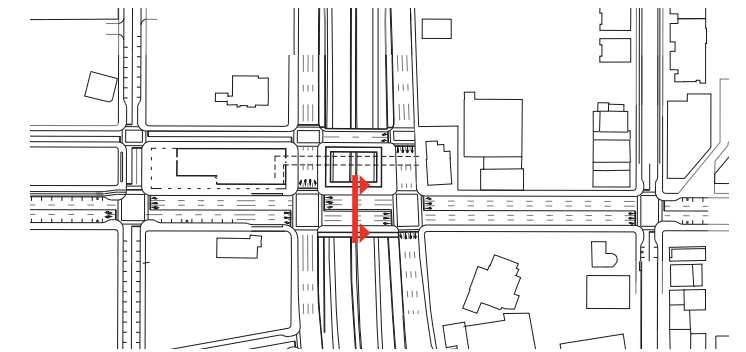


Expropriation



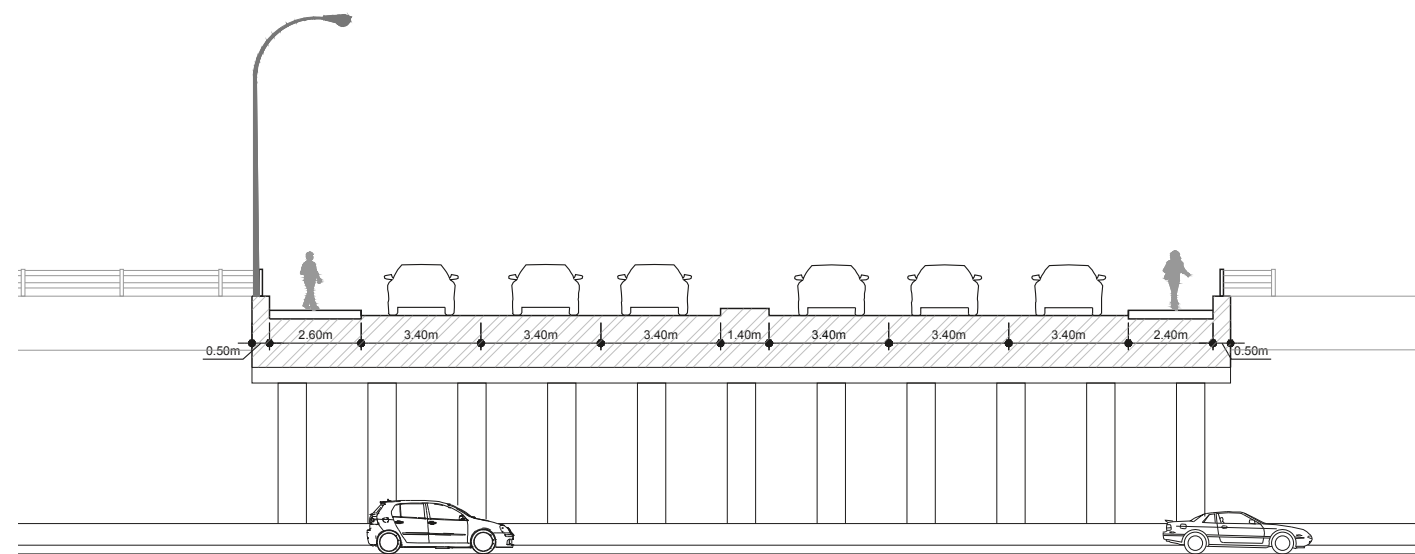
5.1 SCÉNARIO MINIMAL

PHASE 1 – COUPE JEAN-TALON 3



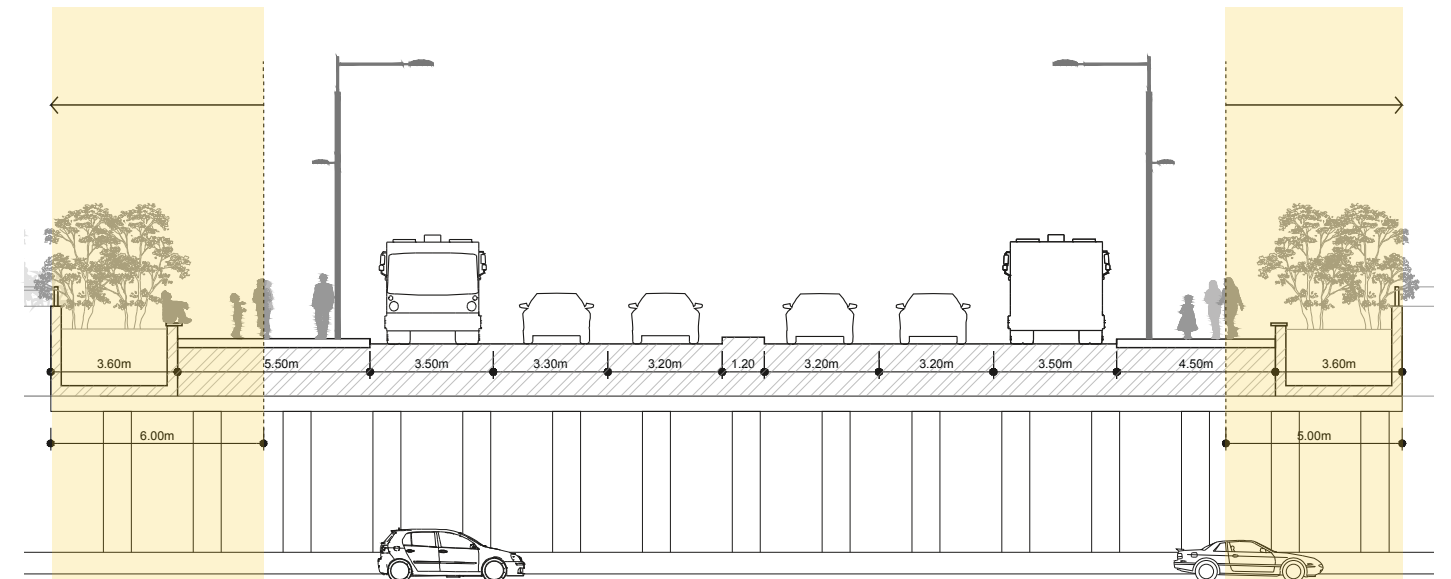
Coupe Jean-Talon au-dessus de Décarie

EXISTANT



Rue Jean-Talon

PROPOSÉ

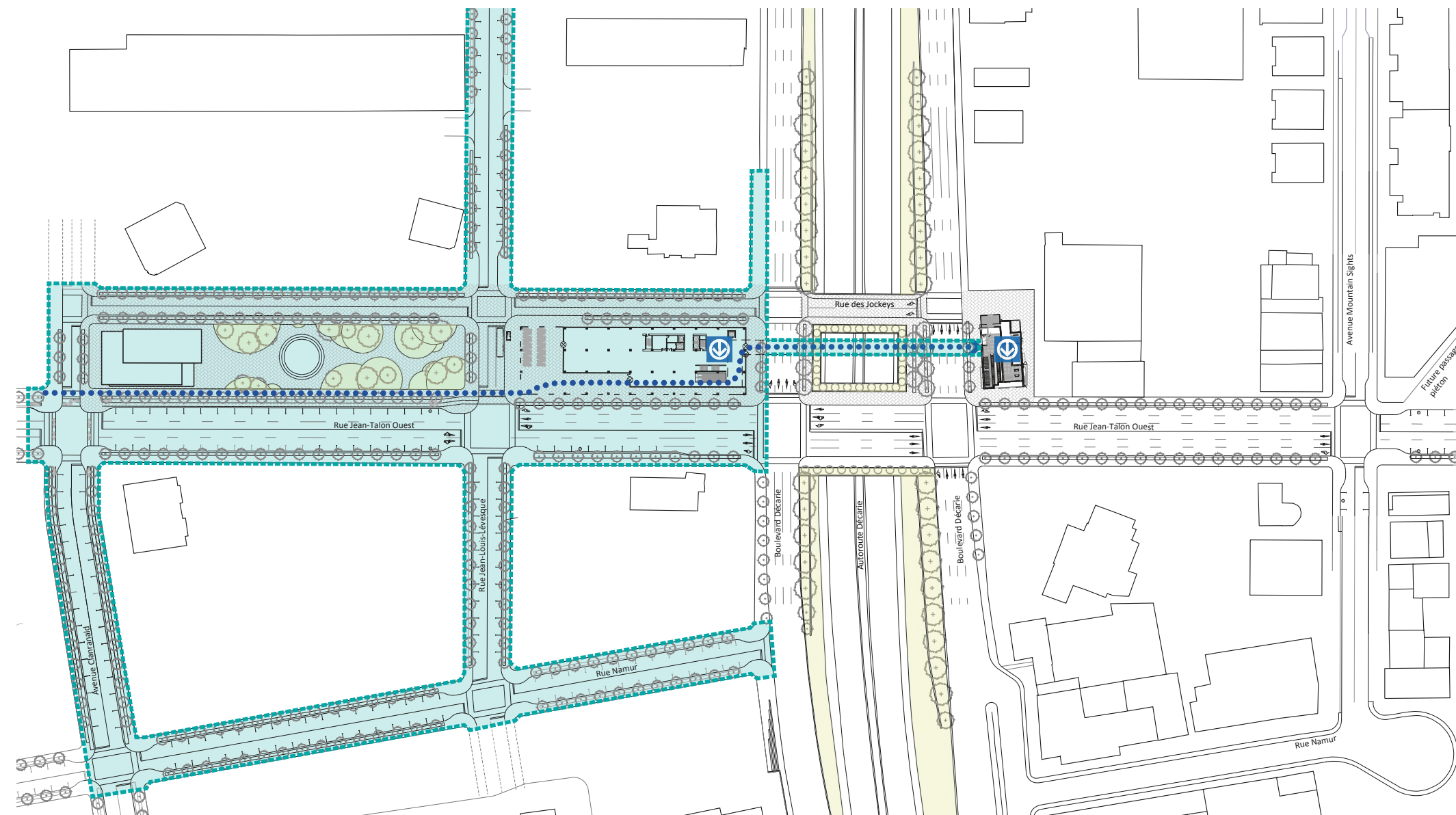


Rue Jean-Talon

Élargissement de la structure du viaduc

5.1 SCÉNARIO MINIMAL PHASE 2

La deuxième phase devrait s'inscrire dans le développement du site de l'ancien hippodrome. La venue des nouveaux résidents justifierait la construction d'un tunnel et d'un nouvel accès intégré à un bâtiment mixte à l'ouest de l'autoroute. Les rues Jean-Talon et Des Jockeys sont réalignées en continuité avec l'est de l'autoroute. La rue Jean-Louis-Lévesque est prolongée jusqu'à la rue Paré afin d'améliorer le maillage et diversifier la trame urbaine.



Scénario minimal – Interventions phase 2

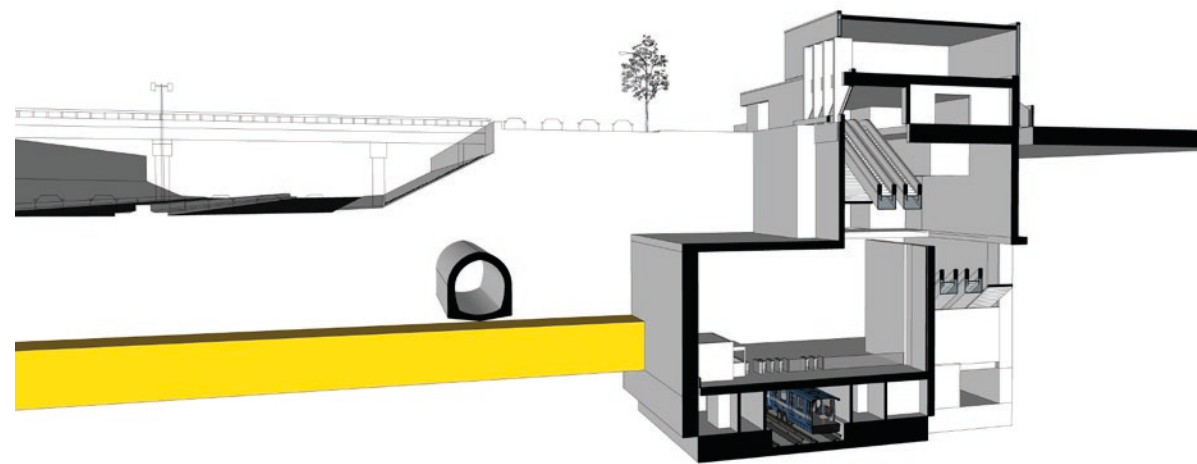
- Réalignement des rues Jean-Talon et Des Jockeys jusqu'à l'avenue Clanranald;
- Création d'un lien souterrain entre le côté ouest de l'autoroute et la station de métro Namur;
- Construction d'un bâtiment au carrefour ouest Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys;
- Aménagement d'un espace public entre la rue Jean-Louis Lévesque et l'avenue Clanranald;
- Prolongement de la rue Jean-Louis-Lévesque jusqu'à la rue Paré.



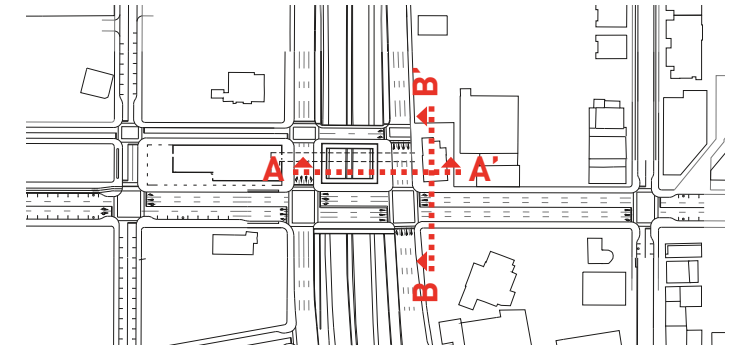
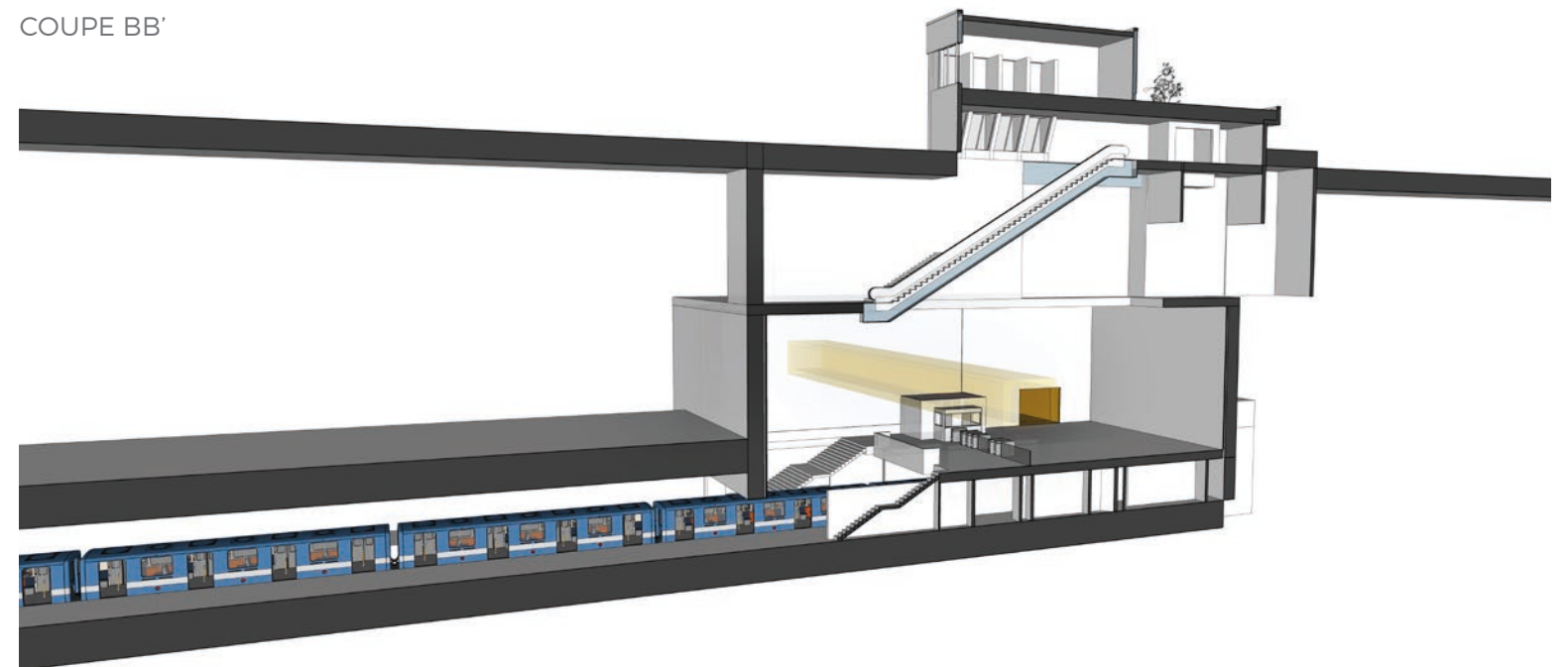
5.1 SCÉNARIO MINIMAL PHASE 2 - COUPE SCHÉMATIQUE TUNNEL

Coupe schématique du tunnel est-ouest sous l'autoroute

COUPE AA'



COUPE BB'



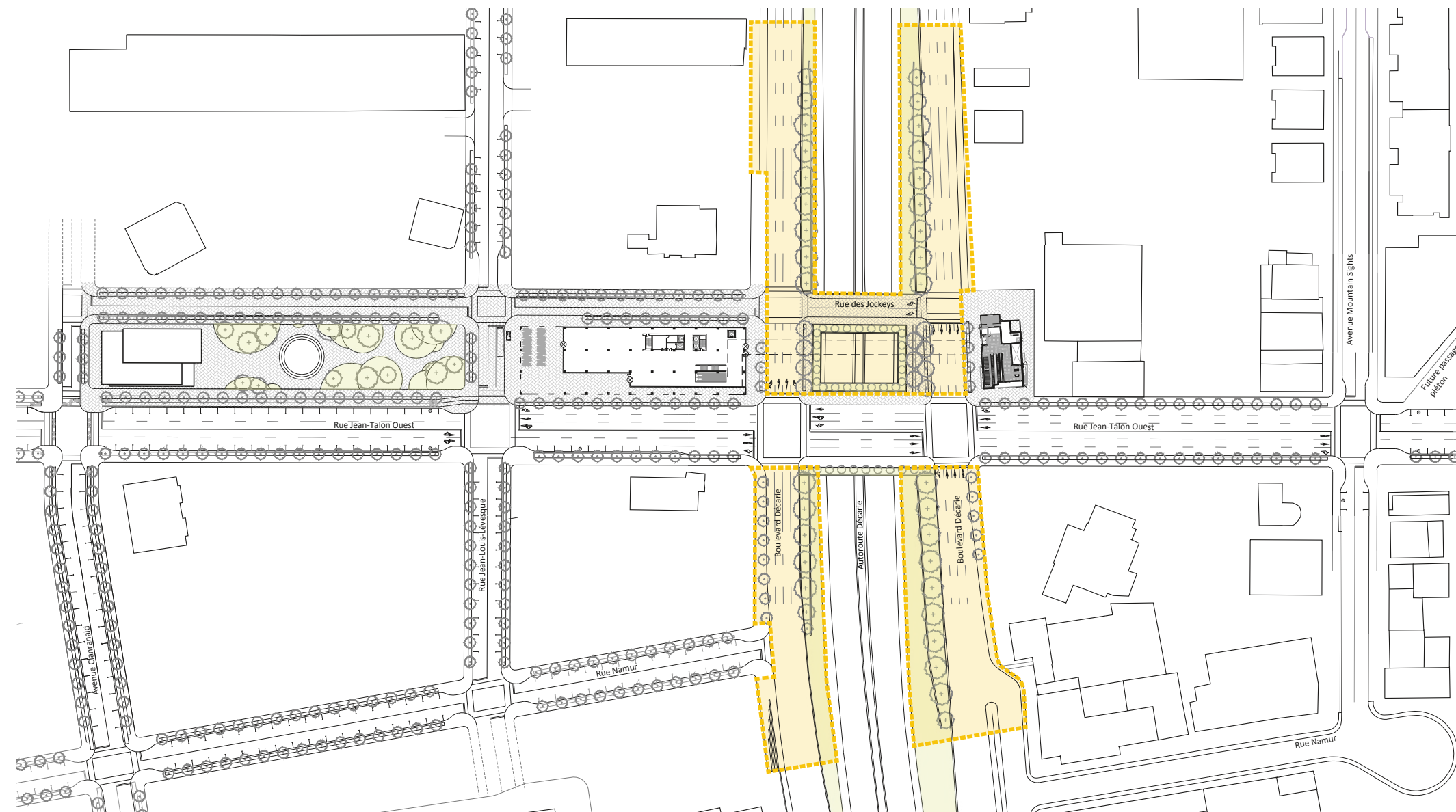
Note : Ces coupes schématique illustre qu'il serait possible d'intégrer un tunnel (en jaune) sous l'autoroute se connectant directement au niveau des tourniquets dans l'édicule actuel de la station de métro Namur.

5.1 SCÉNARIO MINIMAL

PHASE 3

La troisième phase se focalise sur le boulevard Décarie et le prolongement de la rue Des Jockeys. Le pont Des Jockeys est réaménagé pour agrandir le trottoir au sud et ajouter un bac de plantation. Au nord du viaduc un trottoir est implanté pour accroître la sécurité des piétons. Les deux intersections sont rétablies.

L'espace des talus entre Des Jockeys et Jean-Talon est utilisé pour élargir le boulevard avec des trottoirs généreux et des bacs de plantations. La tranchée à cet endroit est entourée de végétation qui amoindrit la présence de l'autoroute. Les talus aux abords des intersections sont mis à profit pour structurer les entrées et sorties d'autoroute avec des arbres. La perception de l'espace est alors modifiée et il en ressort l'impression d'arriver dans un site au caractère plus urbain.



Scénario minimal – Interventions phase 3

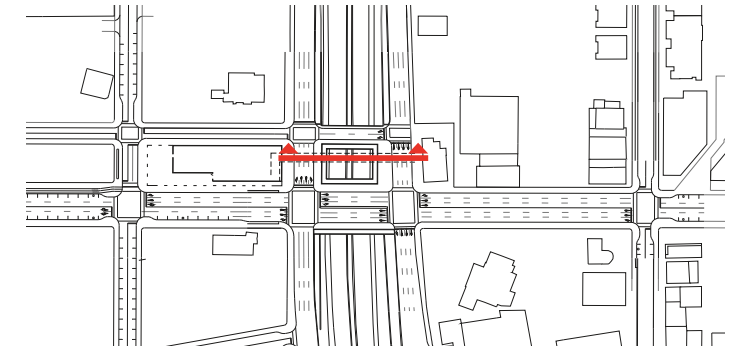
- Élargissement et réaménagement du pont Des Jockeys;
- Aménagement des talus de l'autoroute Décarie;
- Reconfiguration des intersections Des Jockeys/Décarie Est et Des Jockeys/Décarie Ouest.



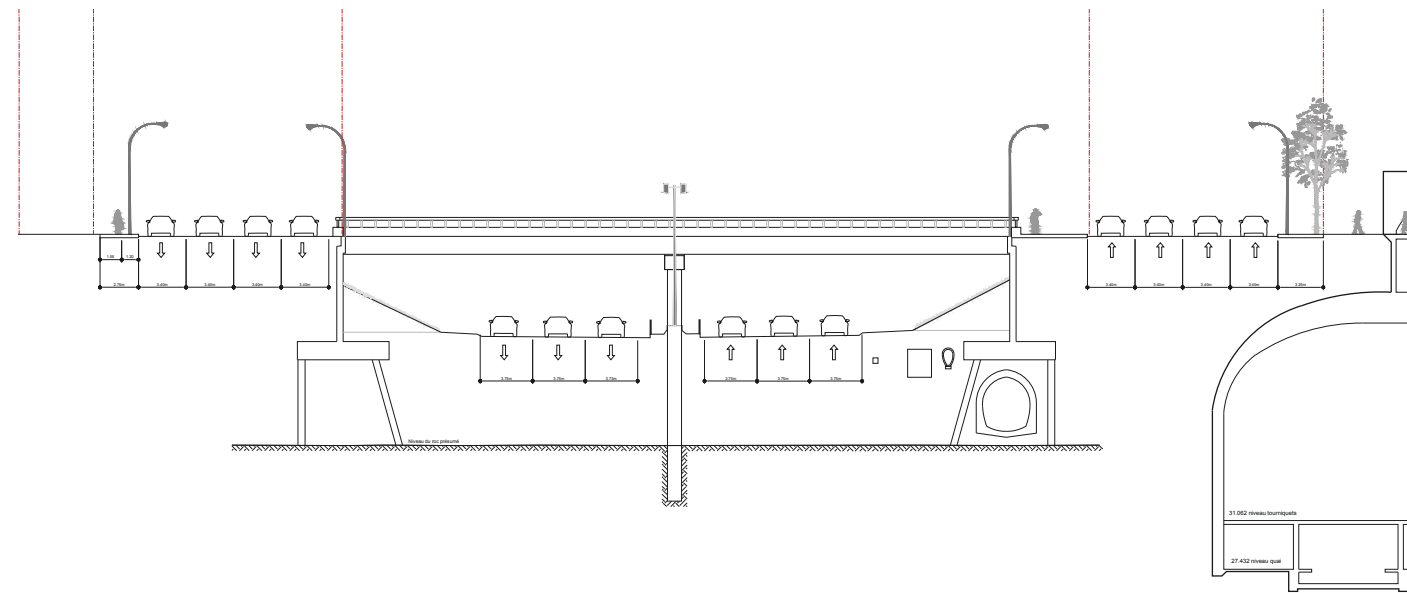
5.1 SCÉNARIO MINIMAL

PHASE 3 - COUPE DÉCARIE 1

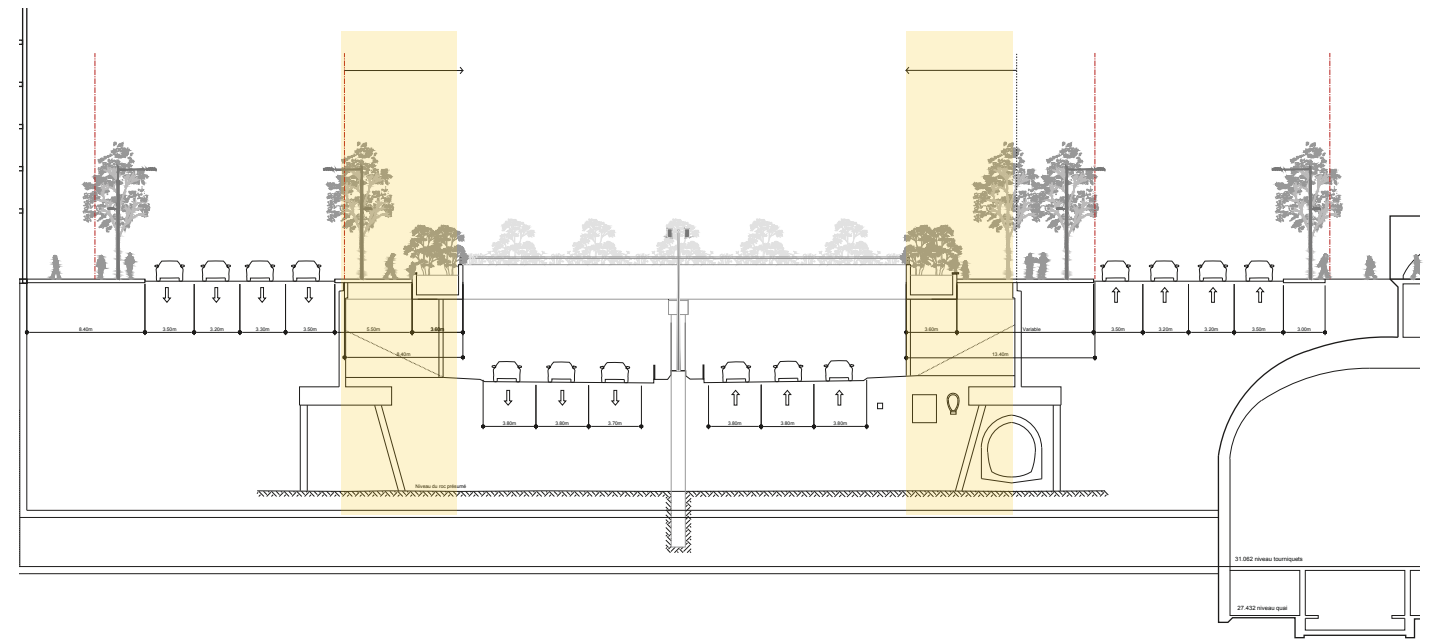
Coupe Décarie/Station de métro Namur



EXISTANT



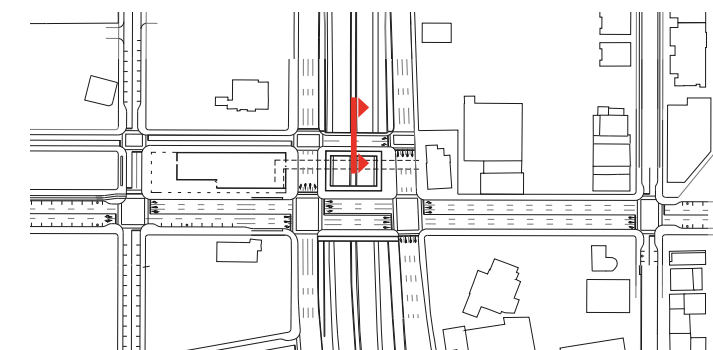
PROPOSÉ



Élargissement de la structure du viaduc

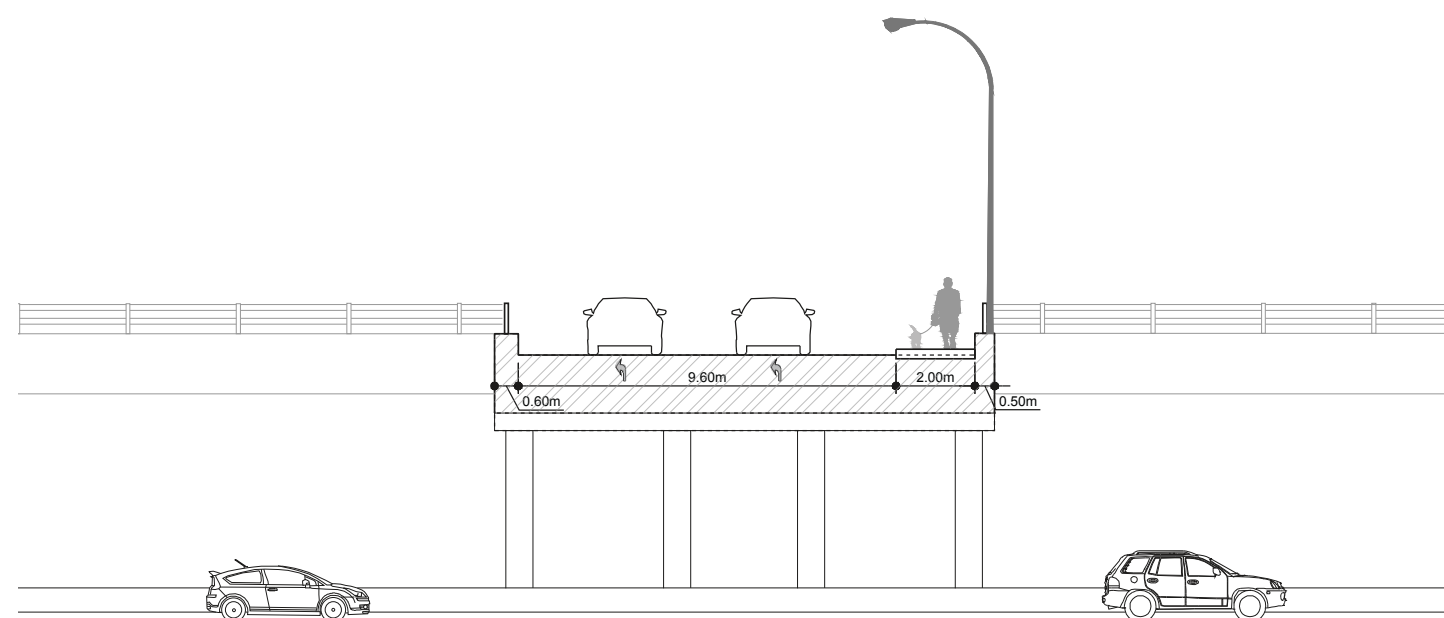
5.1 SCÉNARIO MINIMAL

PHASE 3 – COUPE DES JOCKEYS

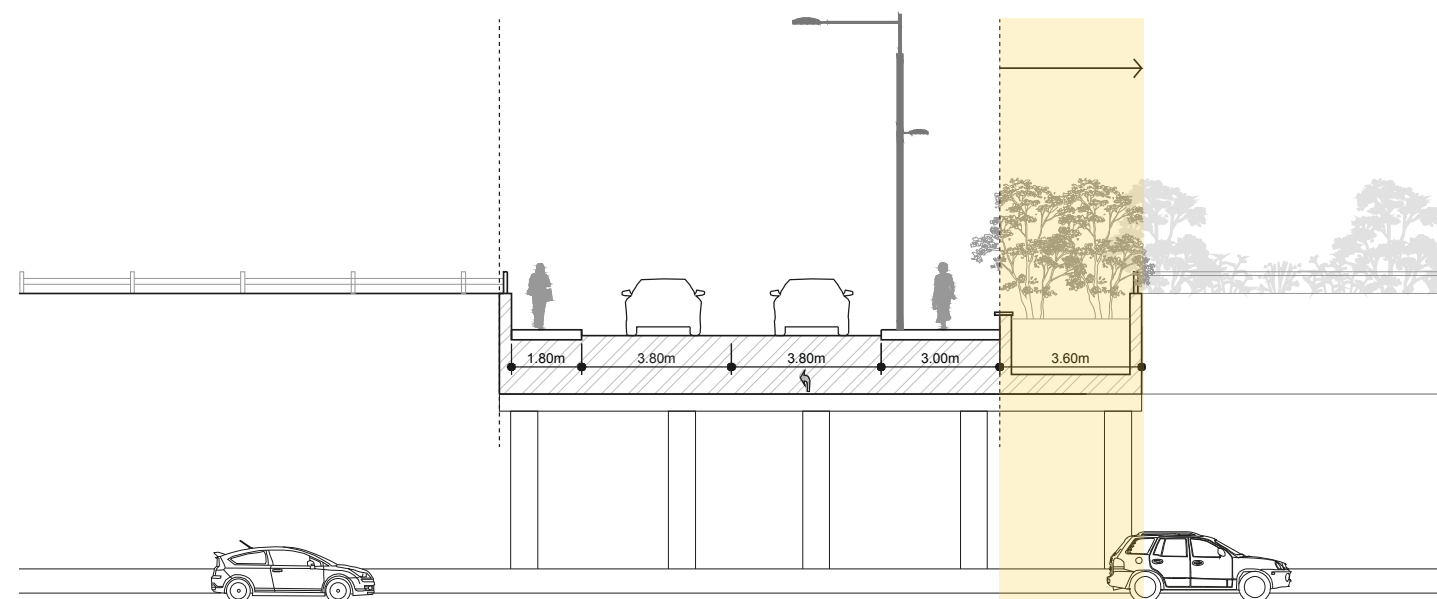


Coupe Des Jockeys au-dessus de Décarie

EXISTANT



PROPOSÉ

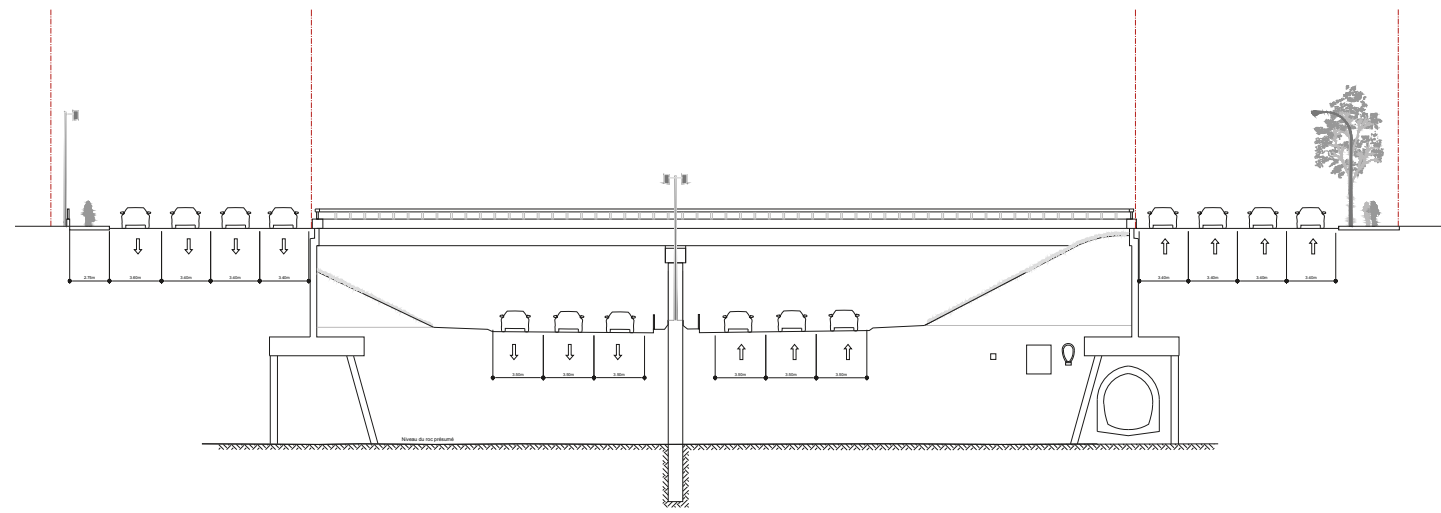


Élargissement de la structure du viaduc

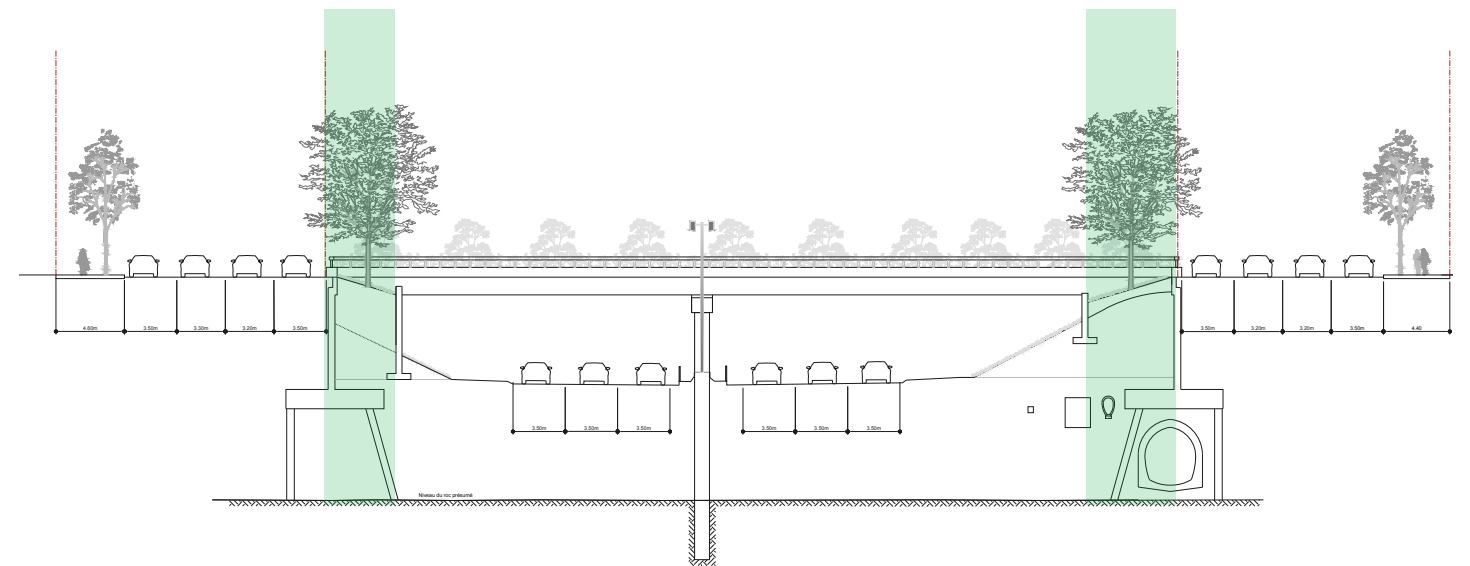
5.1 SCÉNARIO MINIMAL PHASE 3 - COUPE DÉCARIE 2

Coupe Décarie au sud de Jean-Talon

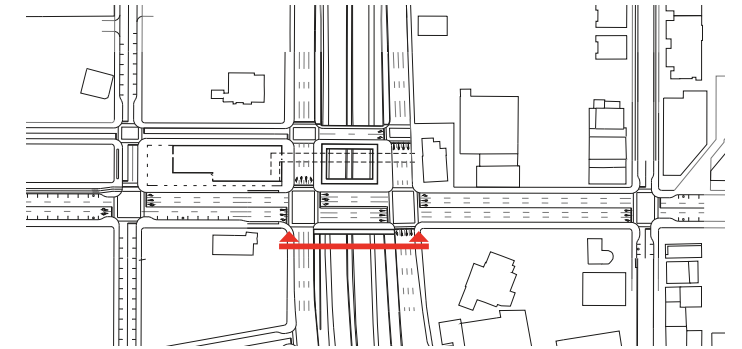
EXISTANT



PROPOSÉ

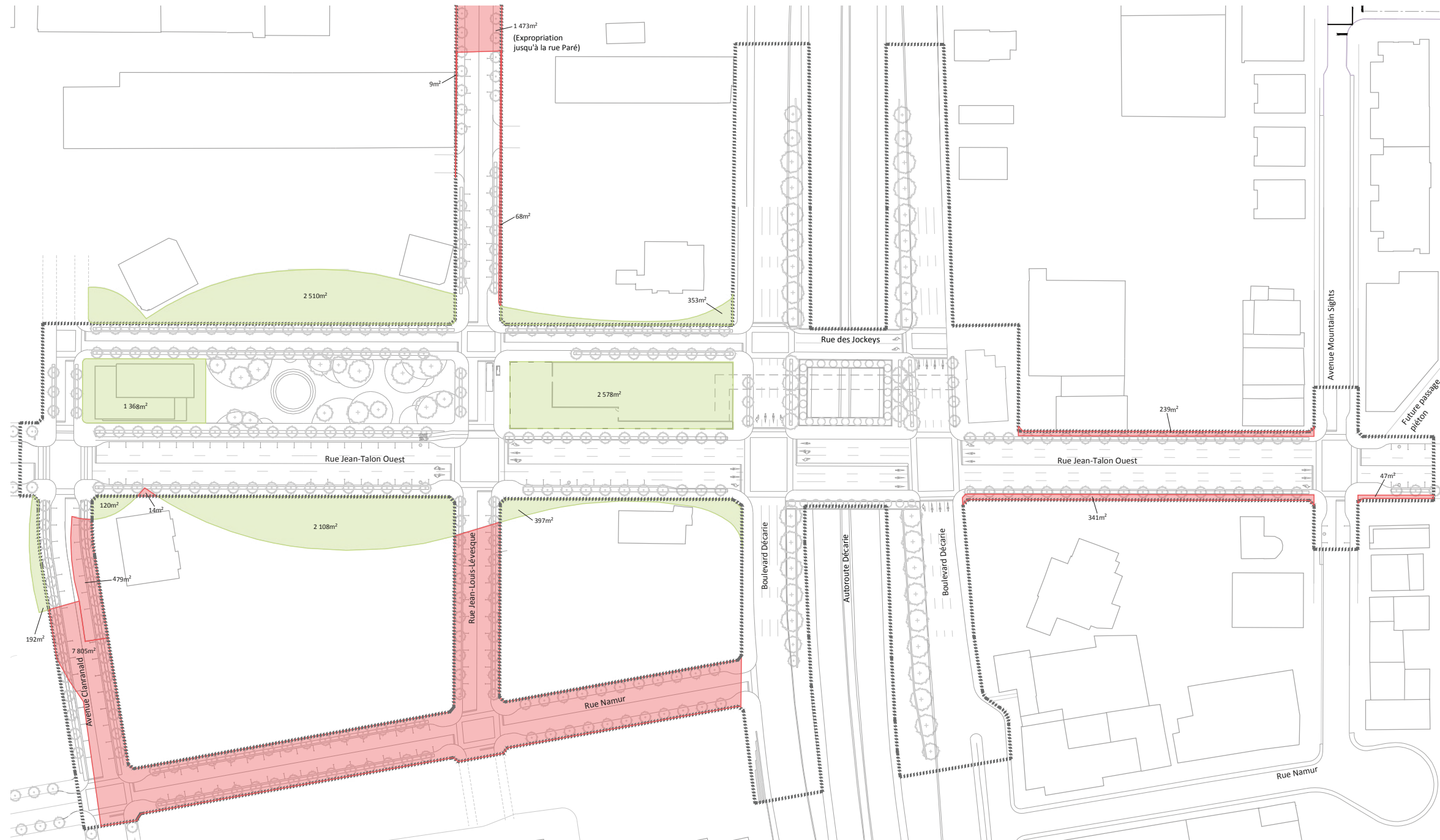


Utilisation des talus afin de verdier et structurer le boulevard Décarie



5.1 SCÉNARIO MINIMAL

EXPROPRIATION VS TERRAINS PUBLICS DÉVELOPPABLES



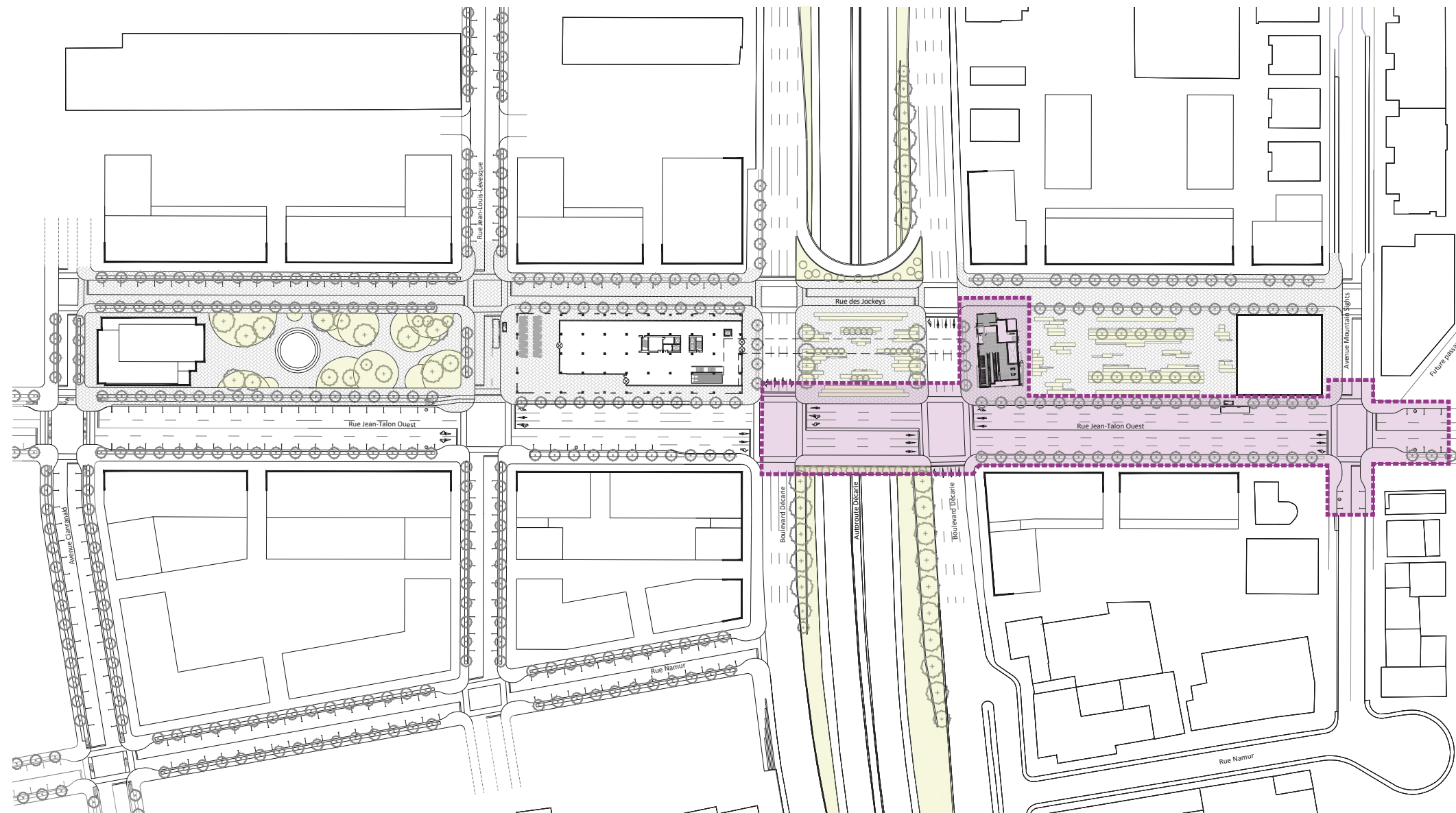
Ce scénario requiert des expropriations pour élargir et prolonger la rue Jean-Talon vers l'ouest. Les terrains publics développables excédentaires sont quant à eux un grand atout puisqu'ils peuvent favoriser le redéveloppement des terrains adjacents.

La création de la rue Namur entraîne les plus grandes expropriations.

- Terrains publics développables ou échangeables : 9 626 m²
- Expropriations ou échanges : 10 461 m²

5.2 SCÉNARIO OPTIMAL PHASE 1

Le scénario optimal se base sur les prémisses du scénario minimal tout en nécessitant plus d'expropriations et en proposant des interventions plus lourdes sur les infrastructures du MTQ et aux abords de la station de métro Namur. Il y est représenté un développement potentiel et hypothétique des parcelles privées. La première phase implique les mêmes interventions que celle du scénario minimal (voir p.38).



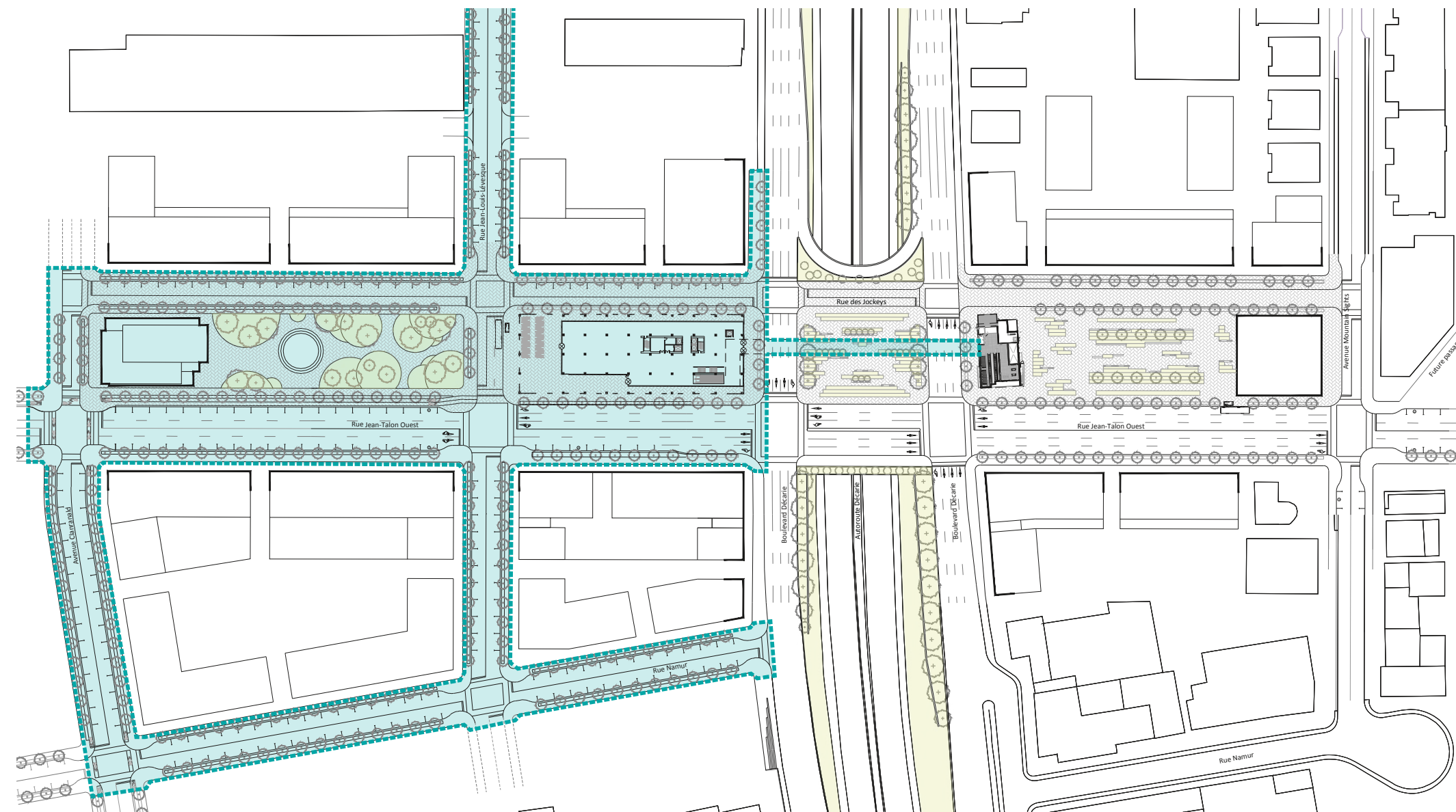
Scénario optimal – Interventions phase 1

- Réaménagement de la rue Jean-Talon de l'avenue Mountain Sights jusqu'à l'ouest du boulevard Décarie;
- Réaménagement aux abords de l'édicule de la station de métro Namur;
- Reconfiguration des intersections Jean-Talon/Mountain Sights, Jean-Talon/Décarie Est et Jean-Talon/Décarie Ouest;
- Élargissement du pont Jean-Talon au-dessus de l'autoroute Décarie.



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL PHASE 2

Dans ce scénario, la phase 2 est sensiblement la même que dans le scénario minimal. Toutefois, la rue Des Jockeys est déplacée vers le nord pour obtenir un îlot de dimensions plus intéressantes pour un redéveloppement que dans le scénario minimal. Cet emplacement permettra à la phase suivante de prolonger la rue Des Jockeys dans le même axe sans toucher à l'édicule de la station de métro.



Scénario optimal – Interventions phase 2

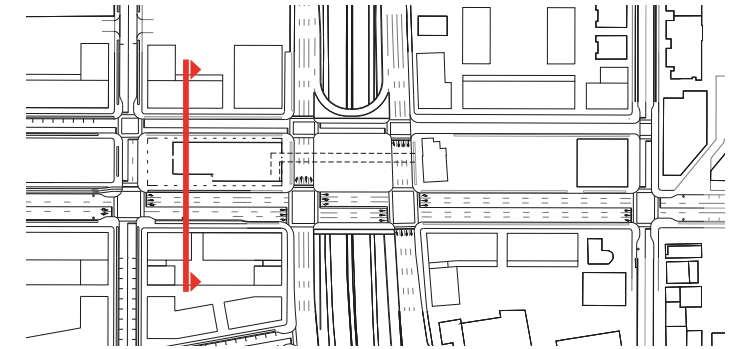
- Réalignement des rues Jean-Talon et Des Jockeys jusqu'à l'avenue Clanranald;
- Déplacement de l'emprise de la rue Des Jockeys plus au nord afin de s'aligner avec le prolongement à l'est projeté en phase 3;
- Création d'un lien souterrain entre le côté ouest de l'autoroute et la station de métro Namur;
- Construction d'un bâtiment au carrefour ouest Décarie/Jean-Talon/Des Jockeys;
- Aménagement d'un espace public entre la rue Jean-Louis Lévesque et l'avenue Clanranald le long de la rue Jean-Talon;
- Prolongement de la rue Jean-Louis-Lévesque jusqu'à la rue Paré.



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL PHASE 2 - COUPE SCHÉMATIQUE

Coupe schématique Des Jockeys et Jean-Talon

PROPOSÉ

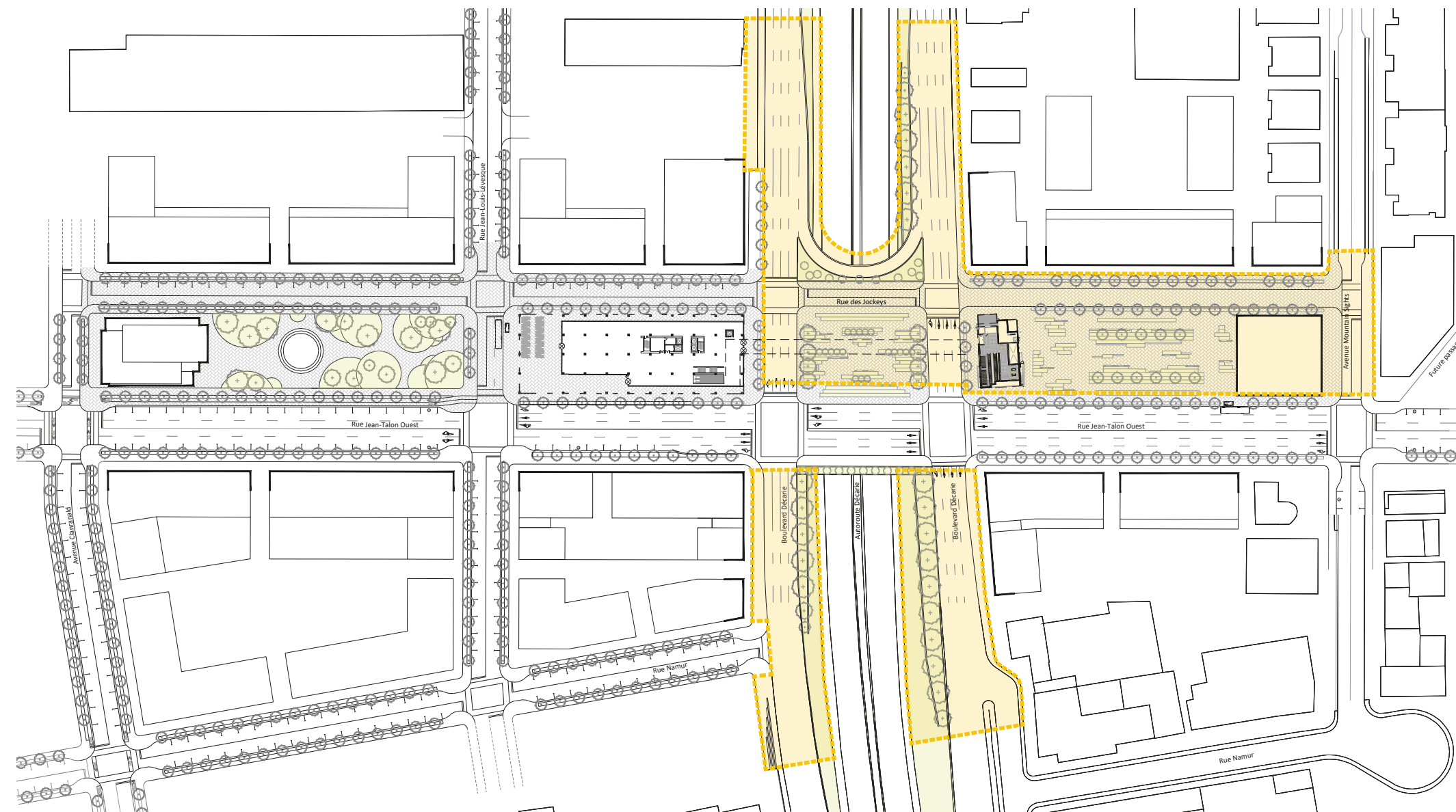


5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

PHASE 3

La troisième phase de ce scénario se différencie par un recouvrement complet au-dessus de l'autoroute entre les rues Des Jockeys et Jean-Talon et par l'aménagement d'une bretelle avec une voie de retournement au nord du viaduc Des Jockeys. Les travaux suffisamment importants de la bretelle et du recouvrement justifient le rehaussement de la rue des Jockeys puisque la création d'un pont carrossable pourra être incluse à la construction des autres ouvrages.

Derrière l'édicule de la station de métro, une place publique est aménagée. Cet espace pourra jouer le rôle de cœur civique pour le quartier à l'est de Décarie et accueillir d'autres usages tout en favorisant le redéveloppement des terrains adjacents. L'aménagement des talus aux entrées et sorties d'autoroute est maintenu.



Scénario optimal – Interventions phase 3

- Élargissement, réaménagement du pont Des Jockeys et création d'une bretelle de retour;
- Aménagement des talus de l'autoroute Décarie;
- Prolongement de la rue Des Jockeys à l'est jusqu'à l'avenue Mountain Sights;
- Aménagement d'un espace public à l'est de l'édicule de la station de métro Namur entre le prolongement de la rue Des Jockeys et la rue Jean-Talon;
- Construction d'un nouveau bâtiment le long de l'avenue Mountain Sights entre les rues Des Jockeys et Jean-Talon.
- Reconfiguration des intersections Des Jockeys/Décarie Est, Des Jockeys/Décarie Ouest et Des Jockeys/Mountain Sights.

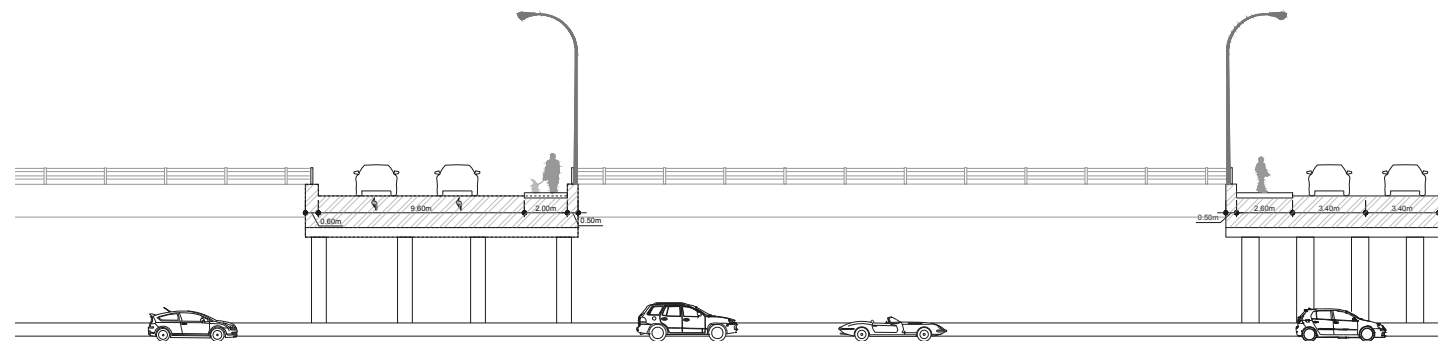


5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

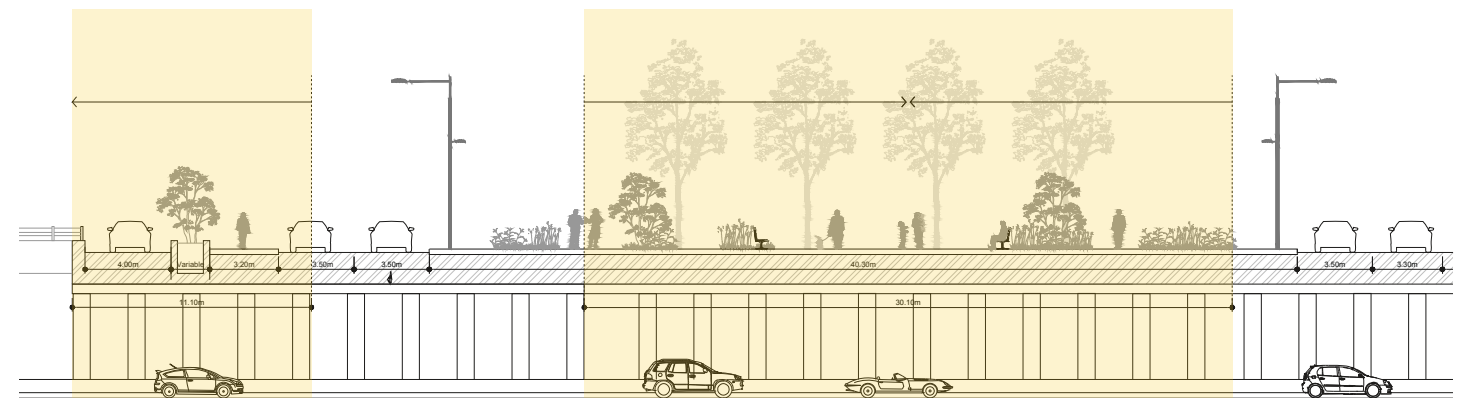
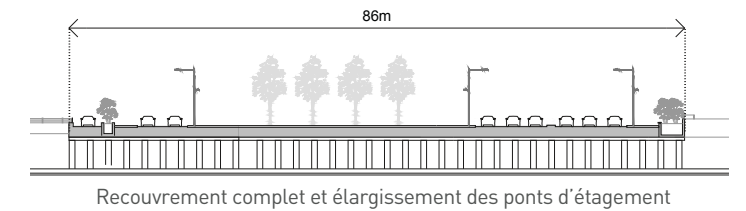
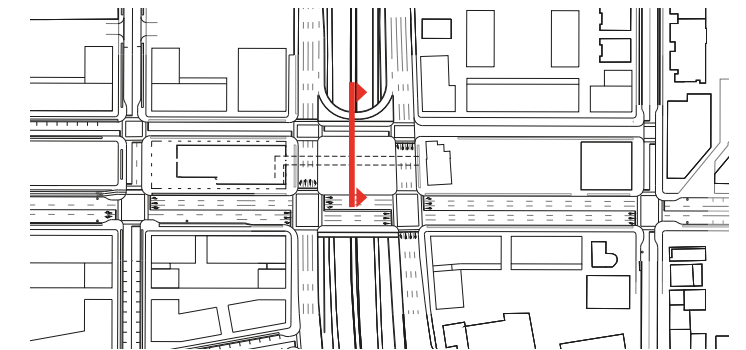
PHASE 3 – COUPE DES JOCKEYS

Coupe Des Jockeys au-dessus de Décarie

EXISTANT



PROPOSÉ

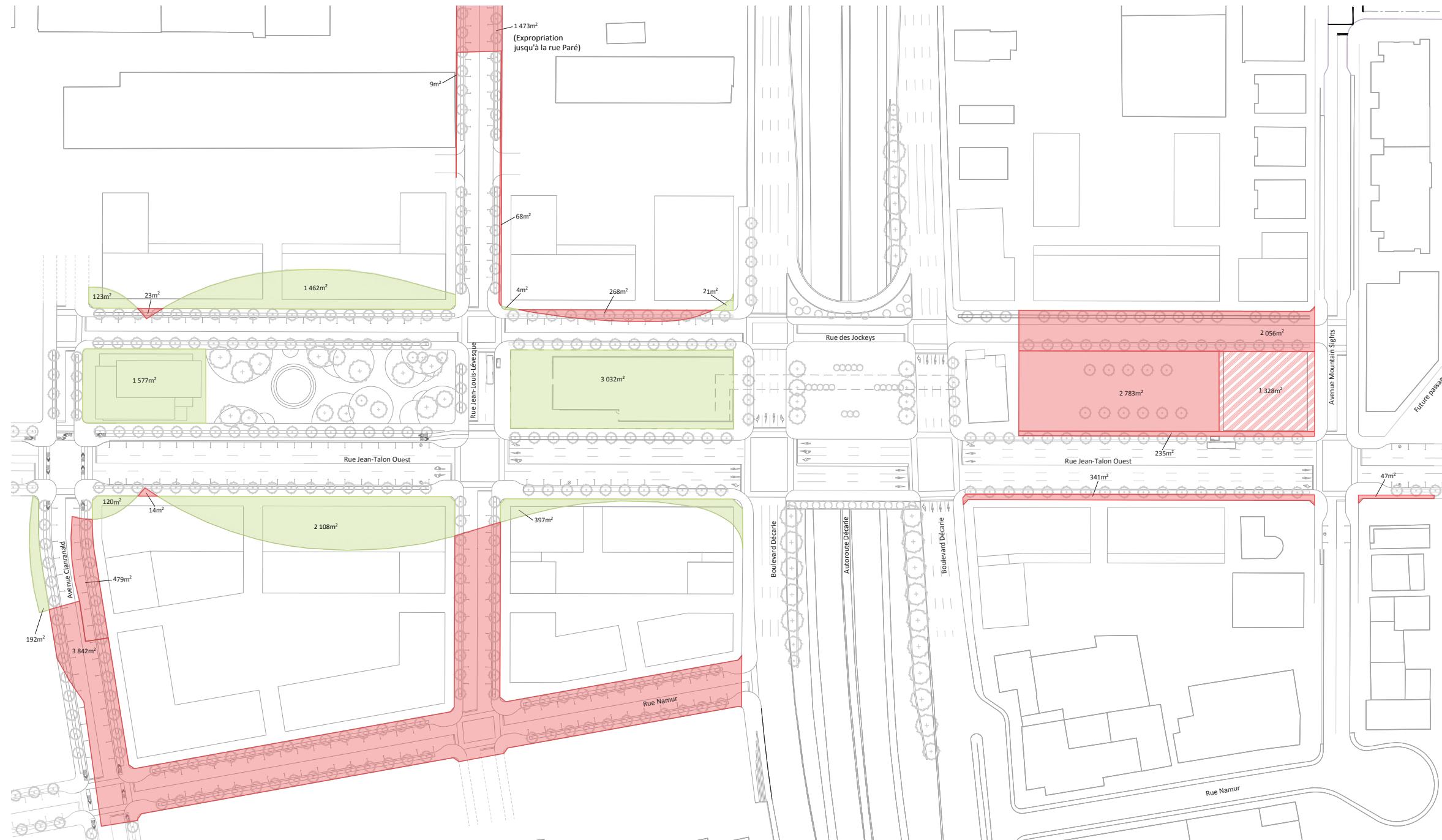


Élargissement de la structure et recouvrement du viaduc

Note : Si la longueur totale du recouvrement dépasse 90m, des mesures devront être mises en place afin de répondre aux normes de sécurité (ventilation, sorties de secours, etc.) pour les tunnels.

5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

EXPROPRIATION VS TERRAINS PUBLICS DÉVELOPPABLES



Ce scénario requiert de grandes expropriations pour prolonger la rue Des Jockeys jusqu'à la rue Mountain Sights et implanter un grand espace public au cœur du quartier ainsi que pour créer la rue Namur à l'ouest de l'autoroute. Autrement, les expropriations restent relativement mineures pour ce type de projet et des échanges de terrain pourraient même être envisagés.

- Terrains publics développables ou échangeables : 9 036 m²
- Expropriations ou échanges : 11 638 m²
- Expropriations à des fins de développement : 1 328 m²

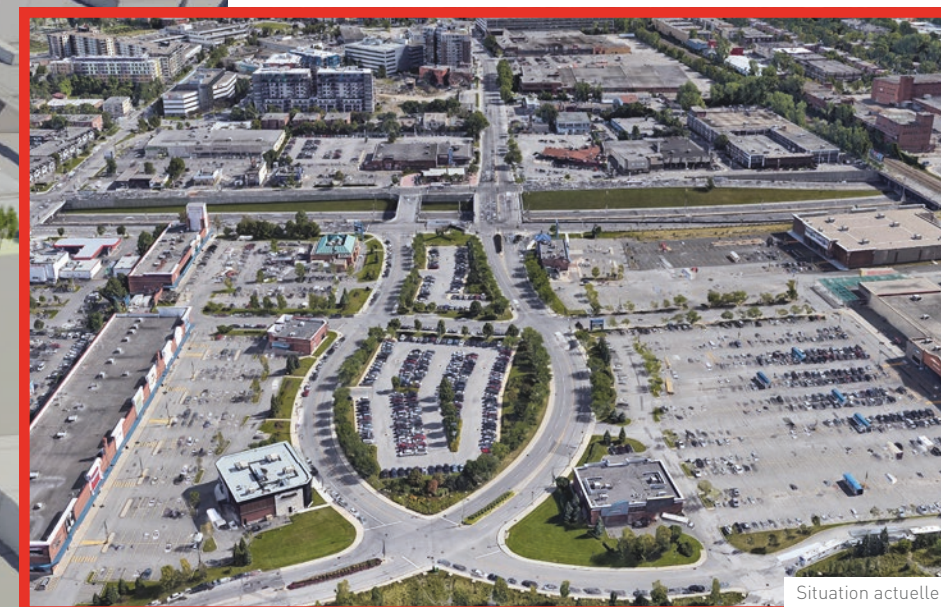
5.2 SCÉNARIO OPTIMAL PERSPECTIVE VERS LE NORD



F00444A-011-001 190212-Namur-RapportFINAL

5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

PERSPECTIVE VERS L'EST



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL PERSPECTIVE VERS L'OUEST



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

VUE VERS L'EST PLACE DU MÉTRO NAMUR



F00444A-011-001 190212-Namur-RapportFINAL

5.2 SCÉNARIO OPTIMAL VUE VERS L'OUEST DÉCARIE / JEAN-TALON



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

VUE VERS L'OUEST DÉCARIE / JEAN-TALON



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL VUE VERS L'OUEST PLACE DU MÉTRO NAMUR



5.2 SCÉNARIO OPTIMAL

VUE D'ENSEMBLE



F00444A-011-001 190212-Namur-RapportFINAL



6

CONCLUSION

Le travail effectué au cours de ce mandat a permis d'identifier les besoins en déplacements piétons aux abords de la station de métro Namur. L'objectif était de proposer des solutions d'aménagement en vue de bonifier le domaine public, de favoriser la mobilité active et de diversifier les activités urbaines. Plus spécifiquement, l'étude a défini en priorité des stratégies de franchissement des voies de service et de l'autoroute Décarie par les piétons entre la rue Clanranald à l'ouest et l'avenue Mountain Sights à l'est.

Cette démarche a mené au développement de deux scénarios d'aménagement afin de trouver un équilibre entre une amélioration significative du confort piéton et une prise en compte de la circulation complexe sur ce site. Ces scénarios permettent de mettre en application les solutions les plus favorables à la sécurité et au confort des piétons en concordance avec les principes de la Charte du piéton de la Ville de Montréal.

6. CONCLUSION

Par ailleurs, ce mandat a mis en évidence certains enjeux majeurs concernant le réaménagement des abords de la station de métro Namur.

Encadrer Décarie

Au niveau de l'intersection des rues Jean-Talon/Des Jockeys, la tranchée de l'autoroute atteint son emprise la plus large. Les espaces ouverts surdimensionnés et les bâtiments de faible hauteur en retrait créent un sentiment de vide. L'encadrement de cet immense espace est requis pour redonner une perception de quartier, raccourcir les distances et dynamiser les activités urbaines afin de rendre l'usage de la marche agréable. Plus spécifiquement, l'espace des talus peut se révéler très utile pour mettre en place des solutions efficaces favorisant un caractère plus urbain.

Jean-Talon, un axe routier

La rue Jean-Talon reste un axe majeur de circulation routière avec une forte congestion aux abords de l'autoroute. Les nouveaux développements à venir risquent d'impacter l'état du réseau mais il est encore difficile de quantifier à quel point.

Des aménagements pour améliorer le confort et la sécurité des piétons doivent être mis en place afin notamment de changer le caractère de la rue. Cependant, au vu des besoins futurs, il semble que la constante présence des autos persistera pour les années à venir. Il est donc important de viser un équilibre entre les besoins du piéton et de l'auto sur cet axe et de trouver des alternatives pour la traverse est-ouest. La rue Des Jockeys par exemple pourrait agir comme axe privilégié pour les transports actifs à l'échelle du quartier.

Diversifier la trame urbaine

En diversifiant la trame des rues et en reconnectant le secteur aux rues existantes par la multiplication des liens, il serait possible d'offrir une plus grande richesse de parcours pour les piétons et donner l'impression de circuler dans un véritable quartier. La diversification des possibilités de parcours pour les autos pourrait diminuer la pression sur l'intersection du boulevard Décarie avec la rue Jean-Talon et ainsi améliorer la qualité des déplacements piétons à cet endroit.

Création de nouveaux espaces publics

Le reconfiguration de la trame urbaine afin de réaligner les rues Jean-Talon et Des Jockeys en continuité avec le secteur à l'est de l'autoroute permettrait de créer de nouveaux îlots de développement de dimensions suffisantes pour l'intégration de nouveaux espaces publics. Ces espaces publics pourraient agir comme vecteur de développement en plus de réduire la présence d'îlots de chaleur et de créer un environnement à échelle plus humaine.

6. CONCLUSION

Encourager le développement

Le rôle du bâti est essentiel dans l'aménagement des espaces publics de par l'encadrement et l'animation qu'il procure au domaine public. Un cadre bâti implanté en front de rue offre des expériences plus diversifiées et riches lors des déplacements piétons. Ainsi, il serait pertinent de favoriser une subdivision des grands îlots commerciaux existants afin de permettre un redéveloppement en front de rue et une plus grande densité à proximité de la station de métro Namur.

Travailler avec différents partenaires

Plusieurs ouvrages préconisés dans les scénarios, comme le recouvrement partiel ou complet de l'autoroute et l'intégration d'un tunnel relié au à la station de métro, demanderont une coordination entre plusieurs entités (Ville de Montréal, MTQ, STM, etc.). La question de la propriété de ces ouvrages et qui aura la charge de l'entretien demandera aussi à être résolue. Des expropriations seront aussi nécessaires, mineures en phase 1 et plus importantes dans les autres phases.

Des études concernant le coût et la faisabilité des interventions proposées sont à réaliser.



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