

Namur — Hippodrome

La traversée de l'autoroute

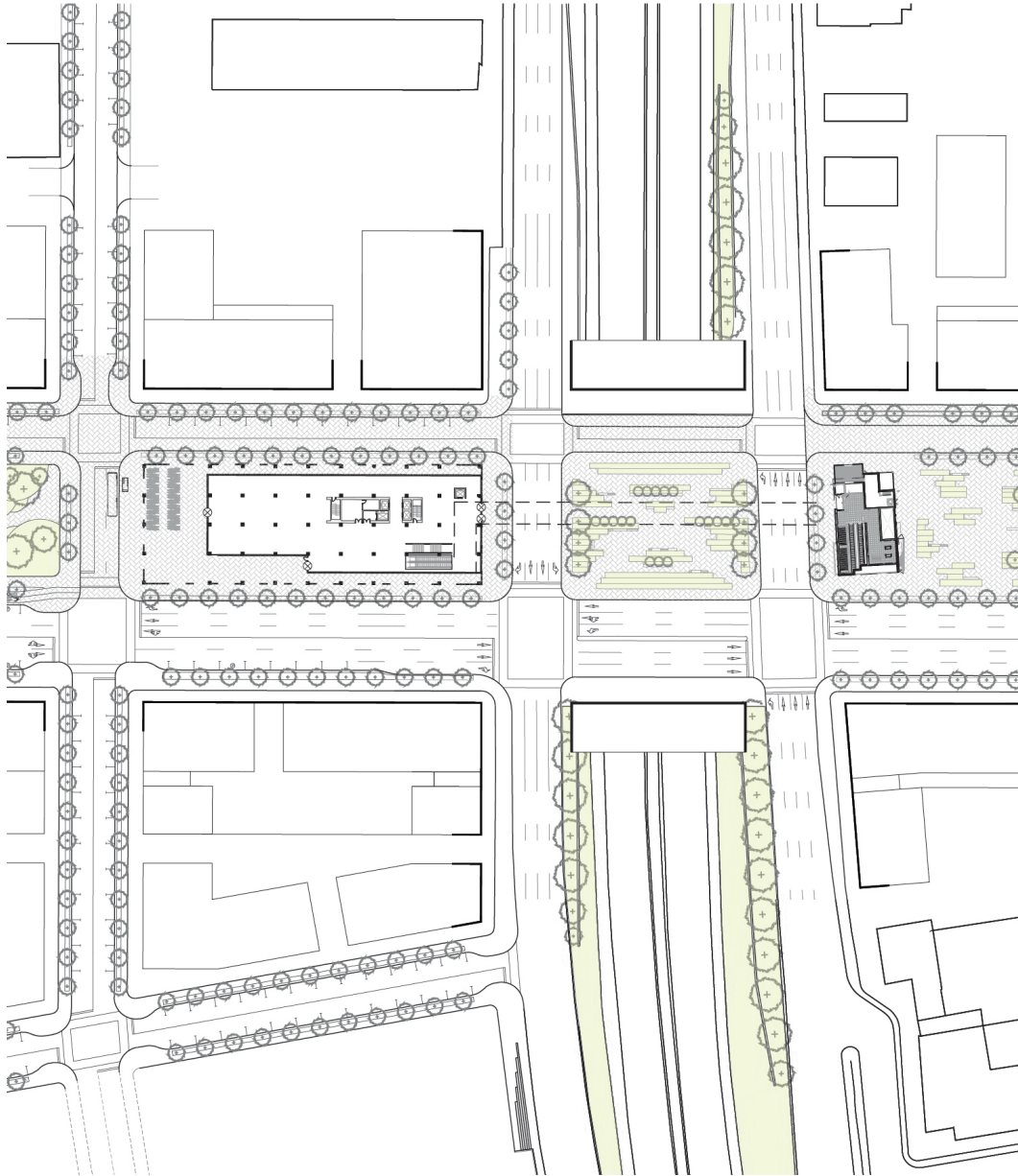
Le lien entre le nouveau quartier et la station Namur est une condition essentielle au succès du projet. L'autoroute Décarie est une importante barrière urbaine et complique la fluidité de ce lien. Il faut donc trouver un moyen d'éliminer cette barrière au profit d'un parcours naturel, agréable et intelligible pour les modes de transport actif.

Le rapport final de Mise en valeur du site de l'ancien hippodrome et les abords de Namur, préparé par la firme Fahey, présente différentes options de franchissement de l'autoroute Décarie, soit au sol, en passerelle ou en tunnel.

Dans ce rapport, deux scénarios sont privilégiés, soit le scénario minimal et le scénario optimal. Le scénario optimal devrait être privilégié. Le décalage de la rue des Jockeys vers le nord permet de tisser un lien avec l'Avenue Mountain Sights et ainsi rétablir une trame urbaine complète et structurée. Le recouvrement de l'autoroute entre les deux viaducs offre un nouvel espace public et réduit les désagréments sonores et visuels de l'autoroute.

Malgré tout, la présence de l'autoroute risque d'être encore perceptible. L'important dégagement créé dans l'axe de l'autoroute reste problématique, et offrira un sentiment oppressant aux piétons qui entament le parcours. Il serait donc important de bonifier le scénario optimal de manière à réellement contenir la traversée à une échelle réduite. Pour se faire, la continuité du cadre bâti doit être assurée. Évidemment, le recouvrement de l'autoroute par des bâtiments représente un défi complexe et coûteux. Toutefois, puisque c'est le cadre bâti le long des rues des Jockeys et Jean-Talon qui importe, il serait possible de construire des bâtiments-ponts assez peu profonds. Le rez-de-chaussée pourrait accueillir des commerces et services, alors que les étages seraient occupés par des bureaux ou des services. La fonction résidentielle est peu compatible avec ce site.

L'espace ainsi créé serait structuré et encadré, rendant la traversée agréable et naturelle.



Continuité du cadre bâti de part et d'autre de l'axe

Dessin par Fahey
Modifié par l'auteur

S'inspirer d'abord de Montréal

Pour l'aménagement d'un site de cette envergure, il est normal de regarder ce qui se fait à l'étranger. Plusieurs excellents exemples de développement ont été relevés, et il est tout à fait approprié de s'en inspirer pour quelques éléments. Toutefois, il faut s'assurer que le projet proposé soit résolument montréalais et ancré dans son site. Il serait donc judicieux de particulièrement s'inspirer de plusieurs secteurs montréalais qui fonctionnent particulièrement bien, en actualisant certains aspects.

À titre d'exemple, le développement des arrondissements Le Plateau Mont-Royal, Rosemont—La Petite-Patrie, Hochelaga-Maisonneuve et du quartier Villeray font partie intégrante de l'image de Montréal. Leurs nombreuses qualités urbaines et architecturales en font des secteurs très prisés et très appréciés. La majorité de ces développements ont été construits avant les années 70. Depuis, les nouveaux développements vont dans différentes directions, mais aucun n'a réussi à reproduire le même grain, la même ambiance et le même niveau de qualité de vie que ces secteurs plus anciens. Les raisons sont nombreuses, et se résument au fait que tous les éléments qui font la force des quartiers centraux ont été éliminés, principalement pour accroître le profit généré par ces projets. Il est donc essentiel de comprendre quels sont ces éléments qui sont disparus au fil du temps et les réintroduire dans nos modes de développement. Citons par exemple la taille et la forme des îlots, la hiérarchie des rues, la présence de ruelles, la diversité de l'architecture, le rythme des façades, l'adaptabilité des bâtiments et la multiplicité des échelles.

Les aspects urbains

Le dessin de la trame urbaine doit faire l'objet d'une attention particulière, puisqu'elle dictera plusieurs des qualités du projet. La trame typique à Montréal est caractérisée par des îlots rectangulaires allongés avec ruelle. Cette typologie présente de nombreuses qualités que les vastes îlots plutôt carrés ont évacuées au cours des dernières années.

En limitant la taille des îlots, on favorise la perméabilité du quartier et l'usage des transports actifs. La forme rectangulaire permet d'assurer une hiérarchie entre les différents axes. Certaines rues deviennent principales, alors que d'autres sont secondaires. Cette caractéristique permet de plus facilement se repérer, en plus de diversifier l'ambiance des rues.

Quant aux ruelles, elles ont bien évolué au fil du temps. Autrefois principalement fonctionnelles, elles sont de plus en plus verdies et servent d'espace partagé pour les habitants de l'îlot. Dans le cadre d'un nouveau développement, elles pourraient être pensées ainsi dès le départ, et même poussées encore plus loin. Ces espaces offrent des possibilités que les parcs et espaces verts à plus grand déploiement n'offrent pas.

Les aspects architecturaux

L'architecture joue également un rôle très important dans la création d'un nouveau quartier. Pour cet aspect, il est également judicieux de s'inspirer de ce qui s'est fait dans les quartiers centraux de Montréal, en l'adaptant aux réalités actuelles.

Une des plus grandes richesses des secteurs centraux de Montréal est la diversité de l'architecture. Tout en ayant un certain fil conducteur à travers les matériaux et les typologies, les bâtiments ont chacun des caractéristiques propres. Cette diversité est principalement possible grâce au découpage des lots et à l'adaptabilité des bâtiments. Chaque îlot est découpé en plusieurs lots à la taille limitée. C'est donc un ensemble de plusieurs bâtiments qui forme chaque îlot, et non un seul grand bâtiment, ce qui génère une variété de textures, de matériaux et de compositions architecturales. Ce découpage à plus petite échelle facilite également l'adaptabilité. Le nombre de propriétés est multiplié, et chacun peut modifier et adapter son morceau d'îlot au fil du temps. À l'échelle du piéton, cette diversité et ce rythme créé par le découpage des îlots est plus intéressant et plus agréable, puisque le paysage évolue au même rythme que sa vitesse de marche.

Il est possible de créer artificiellement cette diversité par un jeu de matérialité et de volumes. Cela ne permet toutefois pas l'adaptabilité, et n'assure pas la qualité de l'interface avec la rue. La meilleure solution reste donc de diviser chaque îlot en plusieurs petits lots. Au-delà des qualités architecturales et urbaines générées, cela donne une opportunité à davantage de développeurs, ainsi qu'à de plus petits développeurs. On pourrait imaginer une règle qui limite le nombre de lot développé par une même entreprise sur le site de l'hippodrome, en s'assurant de plus que les lots d'un même développeur ne soient pas à proximité.

Aussi, tous les logements du quartier devraient être traversants, permettant ainsi une ventilation naturelle et un ensoleillement tout au long de la journée.



Townhouses Finkenau

Par Tchoban Voss Architekten
Hambourg, Allemagne

*Dans cet exemple, l'îlot a été divisé entre six promoteurs.
Chaque promoteur a fait dessiner un projet unique, qu'il répète sur chacun de ses lots.
Cependant, aucun promoteur n'a deux lots contigus.*

Ainsi, avec seulement six modèles, on arrive à créer une grande diversité qui anime la rue et assure une adaptabilité éventuelle. La brique sert de fil conducteur, mais chaque projet présente une teinte et une texture différente, accentuant l'effet de diversité.

Le transport

Vu l'enclavement du secteur entre les voies ferrées et les autoroutes, il est essentiel que le transport en commun soit réfléchi pour desservir l'ensemble du nouveau quartier. À court terme, des navettes autonomes pourraient faire le lien en continu entre la station de métro Namur et le quartier. Il faut toutefois penser les possibilités à long terme. Même si aucun projet n'est concrètement sur la table, il serait judicieux de prévoir l'espace nécessaire pour qu'une ligne de tramway passe éventuellement au coeur du secteur avant de remonter vers le nord.

À l'intérieur du site de l'ancien hippodrome, la place de la voiture doit être réduite au minimum. Il faut limiter le stationnement sur rue, ce qui permettra de repenser la manière d'aménager nos espace publics. Les rues pourront être pavées et grandement végétalisées.