

CONSULTATION SUR LE QUARTIER NAMUR-HIPPODROME
Compte rendu de la rencontre sur la mobilité et la connectivité

Date : 4 décembre 2019 de 8 h à 10 h

Lieu : Office de consultation publique de Montréal, 1550, rue Metcalfe, 14^e étage

La commission chargée de la consultation publique sur le quartier Namur-Hippodrome a convié des organisations montréalaises actives et préoccupées par la mobilité et les transports afin d'entendre leurs points de vue concernant la transformation du quartier Namur-Hippodrome.

Participants

Charles Bergeron	Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE)
Sébastien Gagné	Société de transport de Montréal (STM)
Mathieu Gaudette	Communauté urbaine de Montréal (bureau de projet TOD)
François Pépin	Trajectoire Québec
M'Milo Aongya	BIXI Montréal
Gabriel Sims	Communauto
Hélène Mercier Brûlotte	Car to go Montréal/Share Now
Laurent Gauthier	Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)
Victor Poudelet	Propulsion Québec
Sophie Le Blanc	Transit app
Alexis Viel	Voyagez Futé
Charlotte Brut	Quartier des générations
Jennifer Auchinleck	Corporation du développement communautaire de Côte-des-Neiges
Victor Char	Jalon Montréal

De la Ville de Montréal

Maude Ladouceur, conseillère en aménagement

Karim Charef, conseiller en aménagement, chef d'équipe

De l'OCPM

Bruno Bergeron, président de la commission

Danielle Landry, commissaire

Jacques Internoscia, commissaire

Élise Naud, secrétaire-analyste

Akos Verboczy, animateur

Mot de bienvenue

En ouverture, Bruno Bergeron, président de la commission, remercie les participants d'avoir accepté l'invitation de la commission, dont il présente les deux autres membres, Mme Landry et M. Internoscia. Il rappelle également l'indépendance et le rôle de l'OCPM qui mène les consultations publiques qui lui sont confiées avec transparence et ouverture.

Le président explique le mandat reçu du comité exécutif de la Ville de Montréal, soit de tenir une consultation publique portant sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome. Pour réaliser ce mandat, l'OCPM a élaboré une démarche pour favoriser une grande participation, tel qu'annoncé lors de la séance d'information du 20 novembre dernier.

On rappelle qu'un compte rendu sommaire de cette rencontre, non nominatif, sera publié sur le site Internet de l'Office au cours des prochaines semaines.

Ensuite, M. Bergeron précise les objectifs de la rencontre :

- Informer les participants sur la vision de la Ville de Montréal pour la transformation du quartier Namur-Hippodrome.
- Recueillir l'opinion des participants sur leur vision d'avenir du secteur, les opportunités et les défis quant à la proposition de la Ville, particulièrement en ce qui concerne la mobilité.
- Mobiliser les participants présents pour les prochaines étapes de la consultation, notamment le Forum citoyen du 23 janvier 2020 ainsi que les auditions des opinions qui se dérouleront durant le mois de février prochain.

Présentation de la Ville de Montréal

La Ville souhaite requalifier le site de l'ancien hippodrome et des abords de la station de métro Namur. Elle propose d'y développer un milieu de vie complet, inclusif et carboneutre axé sur le transport actif et collectif.

Les représentants de la Ville de Montréal présentent le contexte du développement du site et se concentrent particulièrement sur les enjeux de mobilité du futur quartier. Ils présentent la démarche de planification du secteur, les grands constats, la vision et les principes de mise en valeur et, finalement, les pistes de solutions.

Démarche de planification du secteur Namur-De la Savane

- Mars 2019, création du groupe de travail sur la mobilité dans le secteur Namur-De la Savane par Mme Chantal Rouleau, ministre déléguée aux Transports, ministre de la Métropole et de la Région de Montréal, et la Mairesse de Montréal, Mme Valérie Plante.
- Le mandat consistait à proposer des solutions à court, à moyen et à long terme pour améliorer les conditions de mobilité dans le secteur.
- Le rapport du groupe de travail a été déposé en mai 2019 et comprend 13 recommandations et 35 actions.
- Le mandat du groupe de travail a été prolongé pour une durée de 3 ans afin d'assurer le suivi de la mise en œuvre des recommandations et des actions.

Grands constats

- Une sous-utilisation de l'espace qui présente une importante capacité d'accueil pour de nouvelles activités urbaines.
- Un paysage singulier au fort potentiel de verdissement.
- Le morcellement du territoire, principal frein à la mise en valeur du secteur.

La présentation de la Ville fait également état des défis de transport ainsi que des projets en cours, dont le raccordement de Cavendish et les impacts potentiels de l'ouverture du Royalmount.

Vision et principes de mise en valeur

La consultation en cours vise à jeter les bases d'une vision commune pour le quartier Namur-Hippodrome. Celle-ci se décline selon les principes de mise en valeur proposés suivants :

- Quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant.
- Milieu de vie complet, diversifié et inclusif, propice aux familles.
- Mobilité active et collective.
- Réseau d'espaces verts et publics intégrés à l'organisation spatiale du quartier.

- Identité du lieu renouvelé, passé hippique mis en valeur à travers l'art et la toponymie, point de vue sur le mont Royal.

Pistes de solution

- Les représentants de la Ville présentent, à l'aide d'une carte, des solutions proposées par le groupe de travail Namur De la Savane en matière de transport collectif. (Voir doc. 5.4.1, p. 19)
- Les représentants de la Ville présentent, à l'aide d'une carte, un plan pour la hiérarchisation des réseaux de mobilité. (Voir doc. 5.4.1, p. 20)
- Explication du projet de raccordement de l'axe Cavendish afin :
 - d'améliorer la desserte en transport collectif en permettant de nouveaux circuits d'autobus vers les stations Namur et De la Savane;
 - d'améliorer l'accès au parc d'entreprises du secteur;
 - de désenclaver les quartiers actuels et permettre la desserte du site de l'ancien hippodrome depuis et vers l'ouest.
- En matière d'aménagement, on présente une illustration, à titre d'exemple, d'une nouvelle passerelle pour le franchissement du boulevard Décarie.
- Présentation du projet du Réseau express de vélo (REV) qui vise à :
 - offrir des liaisons confortables, efficaces et continues entre les grands pôles d'activités et les principaux pôles de transport collectif;
 - soutenir une offre de mobilité active sur le territoire montréalais;
 - aménager les corridors REV selon les plus hauts standards.

Échanges et discussions

À la suite de la présentation de la Ville, l'atelier se déroule en trois temps : un tour de table, une mise en situation et une plénière.

Tour de table

Discussions en petits groupes sur les défis et caractéristiques du quartier en lien avec la mobilité.

Mise en situation

Les participants sont invités à discuter des enjeux de transports à partir d'un cas fictif.

Plénière

Discussion en groupe sur les pistes de solutions et les priorités d'actions qui devraient être mises en place lors de la transformation du quartier.

Le résumé qui suit fait la synthèse des interventions de l'ensemble des participants.

Les opinions ne sont pas nécessairement consensuelles.

Synthèse des discussions

Enjeux et défis (caractéristiques du quartier)

- Le secteur est enclavé et morcelé par des infrastructures de transport routières et ferroviaires ainsi que des espaces dédiés aux industries et au commerce.
- Le secteur à développer est vaste, d'environ 2 km, ce qui engendrera des distances relativement grandes à parcourir.
- Les enjeux du quartier en matière de mobilité doivent être abordés en parallèle avec les quartiers environnants, le développement du REM, de l'ouverture de Royalmount, etc.
- Les axes de transports qui entourent le site sont souvent congestionnés.
- Le secteur est peu convivial et peu sécuritaire pour les piétons et les cyclistes, particulièrement du côté de l'autoroute Décarie.
- La cohabitation routière est difficile entre les camions, les automobiles, les piétons et les cyclistes.
- Il y a un manque d'accès à l'information afin d'organiser ses déplacements de manière efficace et durable.
- Le quartier bénéficie de deux stations de métro à proximité et, prochainement, du REM.

Pistes de solution et priorités

La diversité des moyens de transport

- Selon plusieurs intervenants, il faudra mettre en place une diversité de moyens de déplacement et promouvoir le « cocktail transport » : transport adapté, autopartage, Bixi, transport en commun et actif. Les services de transport devront être localisés à des endroits stratégiques, accessibles à distance de marche et sécuritaires.
- L'aménagement et la planification devront être axés sur la mobilité active, la qualité de l'expérience des piétons et des cyclistes, par exemple grâce à des façades animées.
- Le stationnement devrait être limité dans le futur quartier dans une perspective de réduction de la part modale de l'automobile, particulièrement de l'auto solo.
- Il est proposé de mettre en place des incitatifs, tel un passeport mobilité, pour décourager l'usage de l'auto solo, autant pour les employés des entreprises du secteur que pour les nouveaux acheteurs de logements - en partenariat avec les entreprises, la STM, Communauto, etc.
- Un participant propose d'imposer un plan de gestion des déplacements aux entreprises pour le transport des personnes et des marchandises.
- Les abords de la station de métro Namur ainsi que la voie au-dessus de l'autoroute Décarie devront être réaménagés pour les rendre plus sécuritaires et conviviaux.
- Anticiper les besoins de la population quant à la livraison des biens à domicile et l'intégration des nouveaux modes de livraison, tels le vélo cargo.
- Favoriser un système de navette de rabattement.
- Adapter le transport actif au contexte des changements climatiques.
- Dans la perspective d'un prolongement de la ligne jusqu'à Bois-Francs et d'une gare intermodale avec le REM, conférer un statut régional à la station de métro De la Savane et conserver son statut local à la station Namur.
- Pour permettre aux piétons de traverser le chemin de fer, un participant propose la création d'une passerelle prolongeant le chemin Kildare, comme cela a été fait au campus MIL de l'Université de Montréal.

Quartier à échelle humaine

- Le développement d'un quartier à échelle humaine devrait se faire en fonction des quatre principes suivants : la mixité intergénérationnelle, l'accessibilité, la sécurité et un aménagement de qualité.
- Pour améliorer la qualité de vie dans le secteur, il faut penser l'aménagement du quartier dans sa globalité, par la création d'un milieu de vie complet où les services

de proximité sont accessibles, notamment les services scolaires. Un participant note qu'une nouvelle école devrait s'ouvrir sur la rue Paré, au-delà de Décarie.

- Penser le quartier en fonction d'une population mixte (multigénérationnelle, familles, etc.), par la mise en place d'écoles, de lieux de socialisation, des services de santé, des services de proximité, voire des services à domicile.
- L'aménagement du quartier devrait favoriser la convivialité des déplacements actifs, notamment pour les personnes à mobilité réduite, notamment par l'intégration de mobilier urbain (bancs, éclairage, passages sécuritaires, ruelles vertes).
- Il est recommandé de mettre en place un pôle de transport intermodal autour des stations de métro afin de rendre la connectivité du quartier plus efficace avec les quartiers environnants et le centre-ville. Toutefois, à l'intérieur même du quartier, les épencentres devraient être multipliés.
- Répartir les épencentres du nouveau quartier (ne pas concentrer les services au même endroit).
- Aménager le nouveau quartier en trame orthogonale, ce qui facilite l'accès du transport en commun et réduit les distances de marche.
- Il est suggéré d'utiliser la piste de l'hippodrome (l'anneau central) comme axe interne dédié aux déplacements.
- L'anneau central devrait être transformé en espace vert (en parc) et faire évoluer les friches en zones de biodiversité.

Cohabitation

- Explorer la création d'une zone tampon entre les secteurs résidentiels, industriels et commerciaux, en limitant l'accès des camions à l'intérieur du nouveau quartier par Jean-Talon (tout en maintenant l'axe actuel de Jean-Talon pour la mobilité active et collective).
- Interdire le transit à travers le quartier pour les véhicules lourds en déviant leur passage en bordure du quartier.
- Séparer et hiérarchiser les axes selon leur fonction : mettre en place des voies dédiées pour les différents modes de transport (véhicules privés, transport en commun, camions, vélos).
- Pour améliorer la cohabitation sur les rues, la Ville devrait fournir aux citoyens une information conséquente sur les bonnes pratiques des usagers et les trajets sécuritaires pour cyclistes.

Connectivité

- Il est proposé d'améliorer et de créer des liens avec les quartiers et les municipalités environnants, notamment par la création d'un lien avec le boulevard

Cavendish et l'ouverture d'un passage à travers le chemin de fer du CP. Cela permettra le développement de la mobilité dans le secteur en concordance avec celui des secteurs voisins.

- On propose d'assurer la desserte du quartier par une ligne d'autobus à l'intérieur du site.

Gouvernance et planification

- Débuter les interventions en matière de transport par le secteur Namur-De la Savane.
- Intégrer la population dans le développement du quartier en continu.
- Il faudrait prévoir la mise en place des services et des infrastructures dès le départ.
- La planification du verdissement et de la mobilité devrait se faire en même temps.
- Le développement du secteur devrait servir de lieu d'expérimentation en continu sur plusieurs années.

Mot de clôture

M. Bergeron remercie les participants pour leur participation active et éclairante.

Il rappelle les prochaines étapes de la consultation et réitère la possibilité de déposer un mémoire ou de présenter son opinion lors des audiences publiques qui débuteront le 13 février 2020.