

Namur-De la Savane District Urbanistic issues and challenges of redevelopment



Gérard Beudet,

Emeritus urbanist and full professor

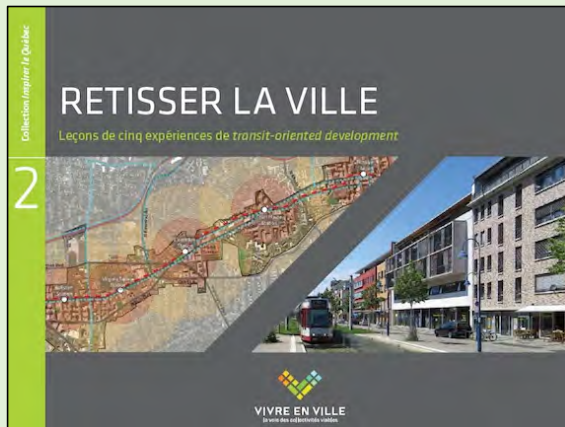
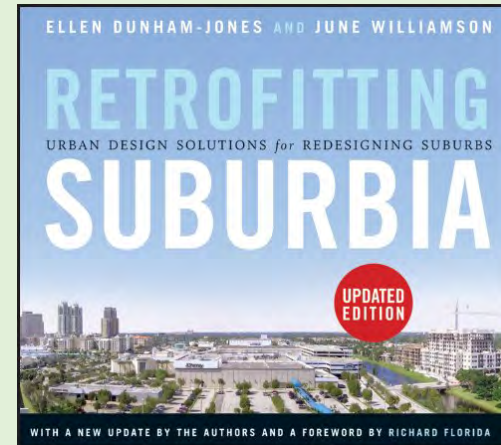
Associate fellow, Observatoire de la mobilité durable and Observatoire

Ivanhoé-Cambridge du développement urbain et immobilier, Institut

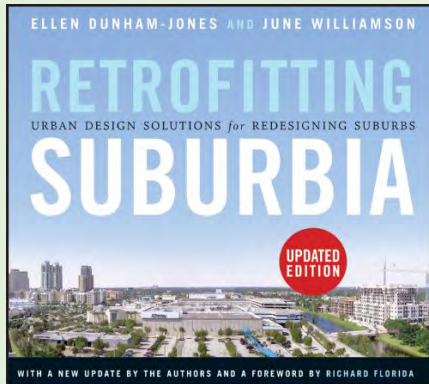
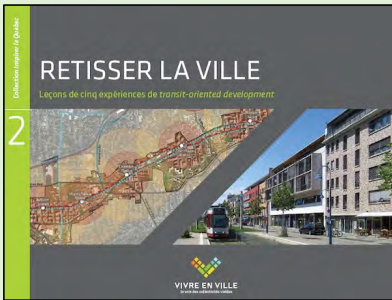
d'urbanisme



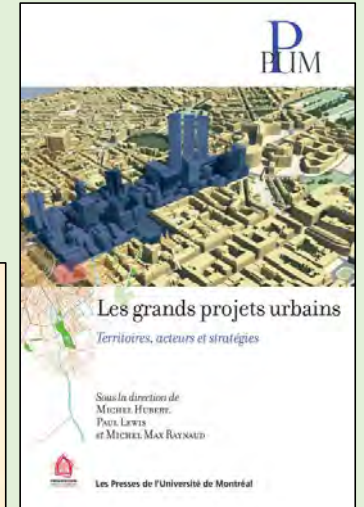
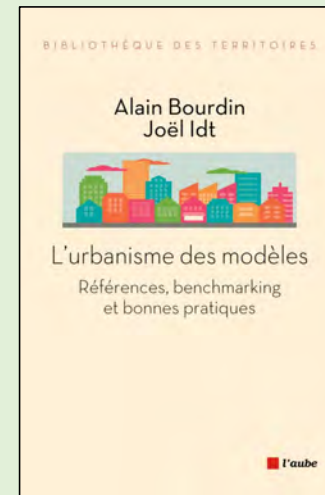
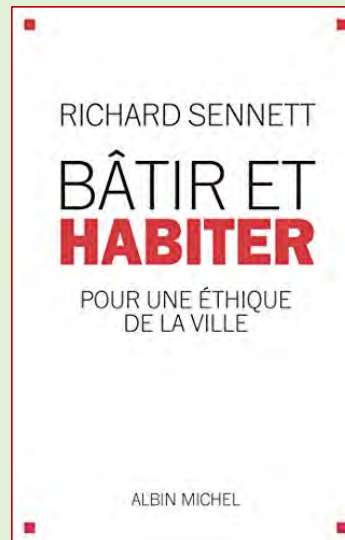
January 23, 2020



**The challenge:
conferring urbanity
on a suburban
environment by
building on proven
know-how**

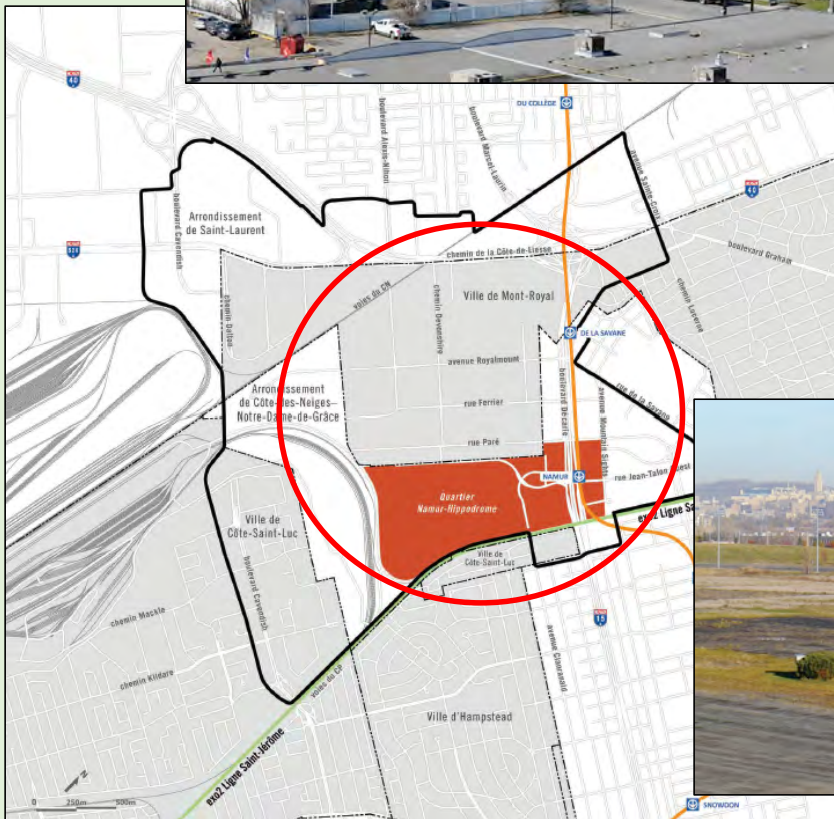


Good use of proven know-how...





The territory in question



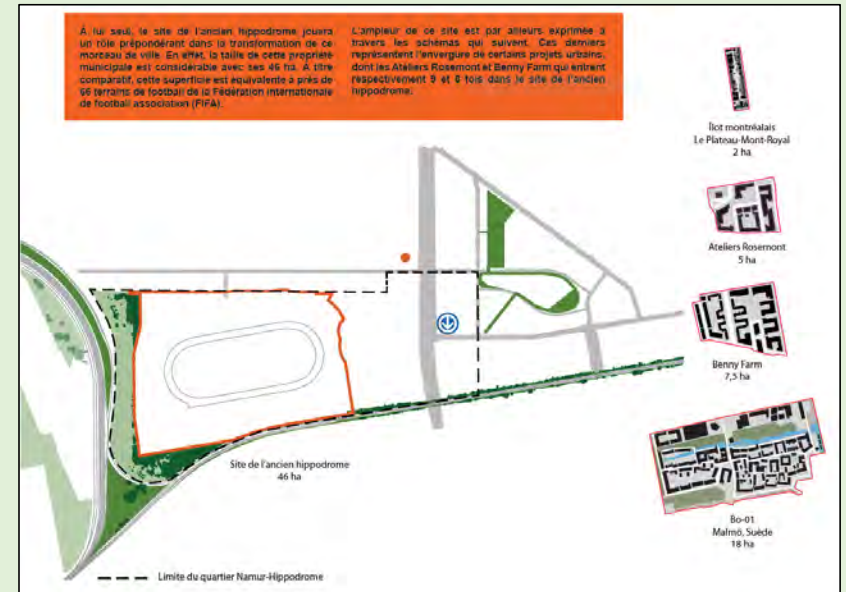
A suburban environment located at the heart of the island of Montréal and hemmed in by the boroughs of Saint-Laurent and Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, the Town of Mount Royal, and the Cities of Hampstead and Côte-Saint-Luc



A district being transformed without an overall vision

Échéancier de développement

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



Issues and challenges

- Erosion of part of an irregular suburban fabric
- Presence of major transportation infrastructures making it difficult to open up an area of some 250 ha
- Fragmented development dynamic that more closely resembles a juxtaposition of real estate projects than a real urban project
 - **Unfortunately underway**
- Over-dependence on the automobile and absence of functional and environmental suitability of active mobility routes



- Change the image of the district
- Avoid confusing density with urbanity
- Assert municipal leadership in urban planning
- Make the real estate dimension subject to an urbanistic perspective tied in with an *urban design* approach
- Make public interventions the spearhead of the area's repurposing



Extract from a 1939 map showing the areas built in 1935 (Ville de Montréal archives)

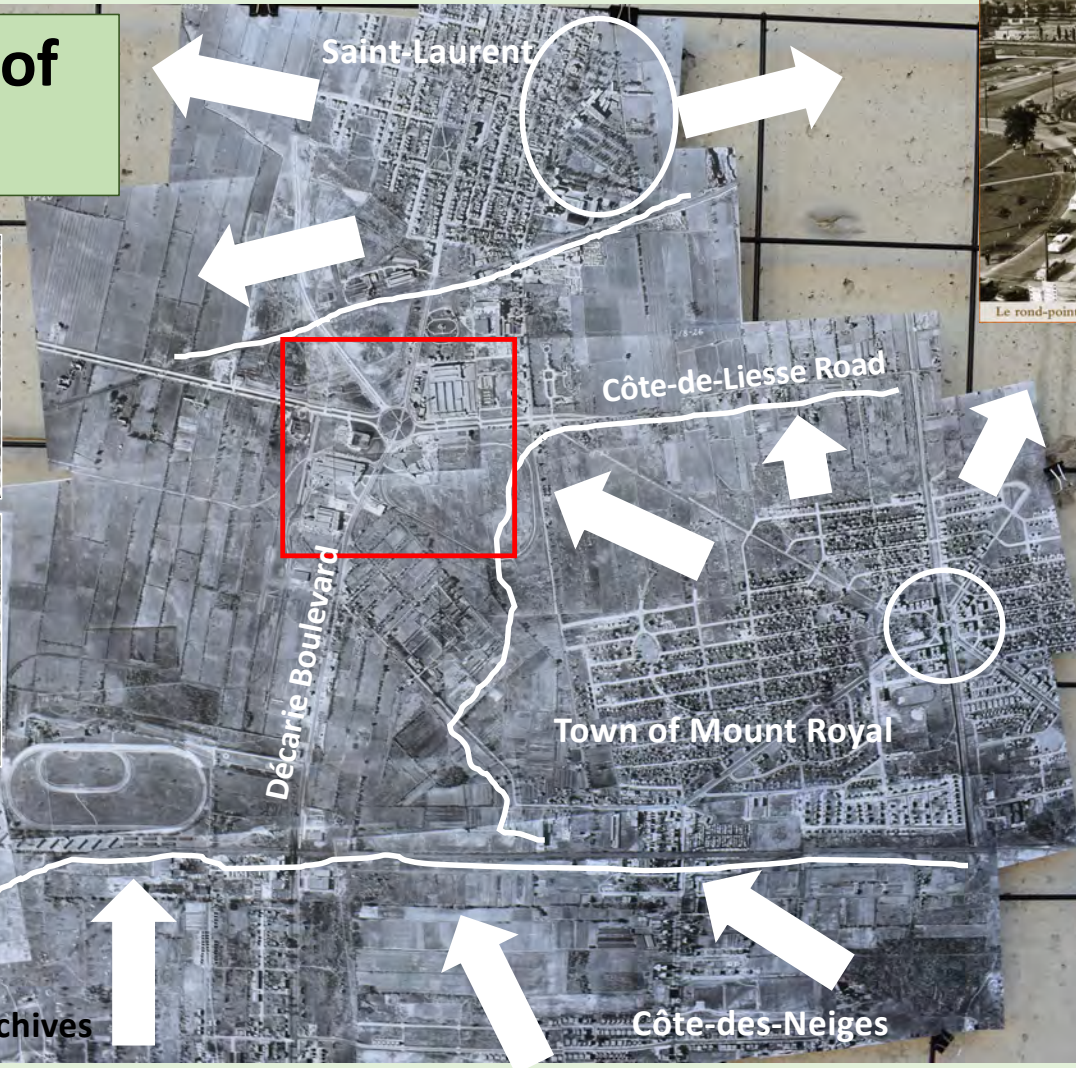


Extract from a 1939 map (Ville de Montréal archives)

An area representative of the suburbanization of the Glorious 30s

Montréal in 1952 (Ville de Montréal archives)

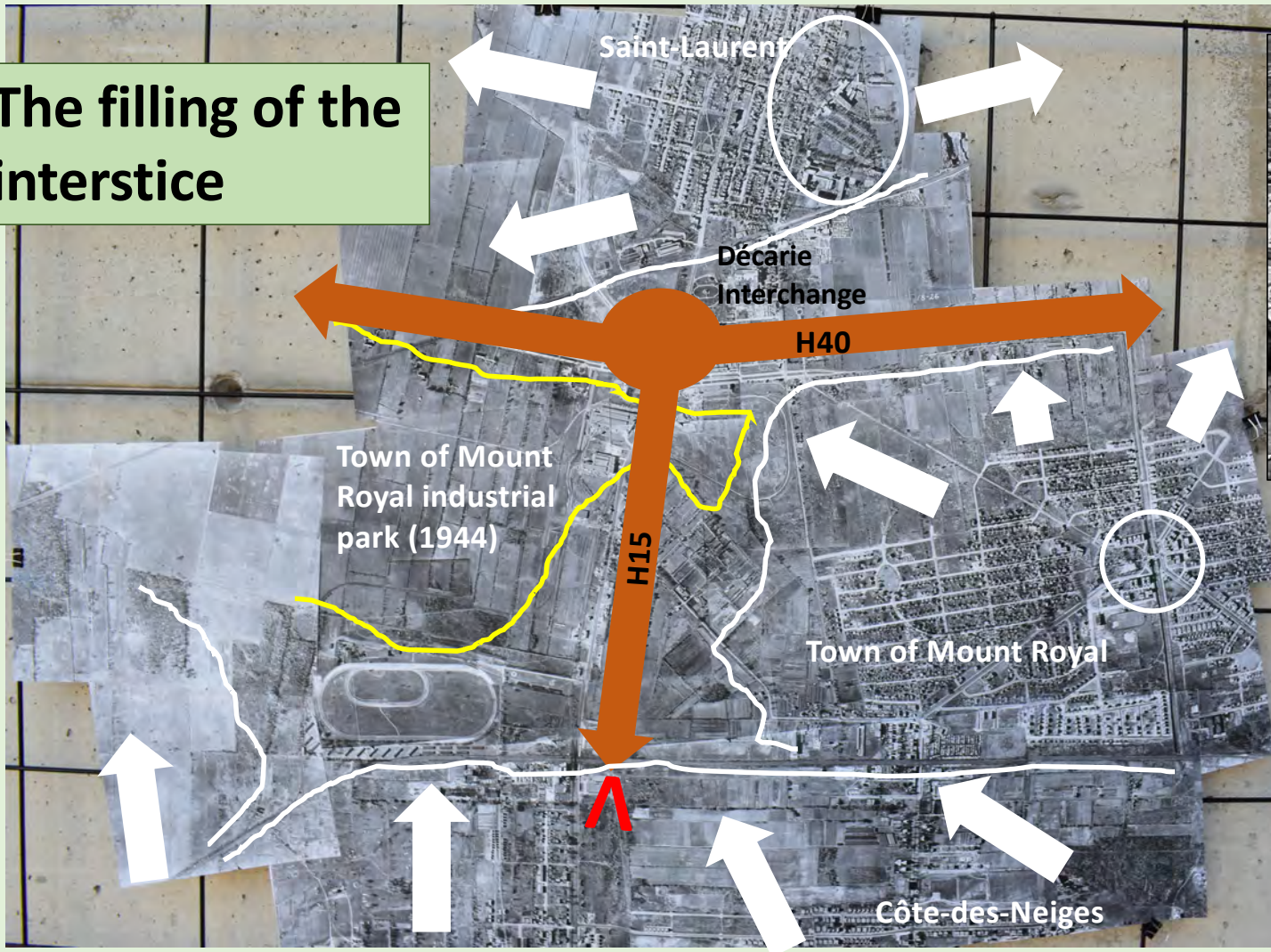
The creation of an interstice



Aerial photos 1947
Ville de Montréal archives



The filling of the interstice



Decarie Interchange



H15/Decarie Blvd.

The Décarie axis:
Montréal's
version of
*Taschereau/Curé-
Labelle Blvd.*



A corridor that remains the realm of the automobile despite the transformations





The area's showcase:
an intra-urban highway
that doubles as a
commercial strip



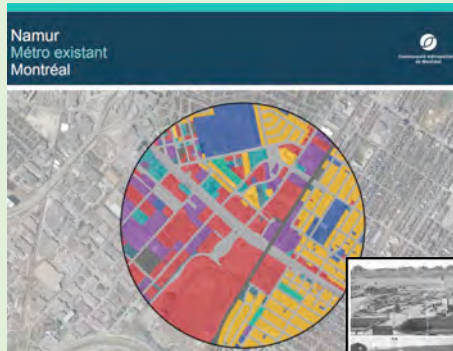
A pre-requisite: opening up the area and prioritizing collective and active modes of transportation

Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane

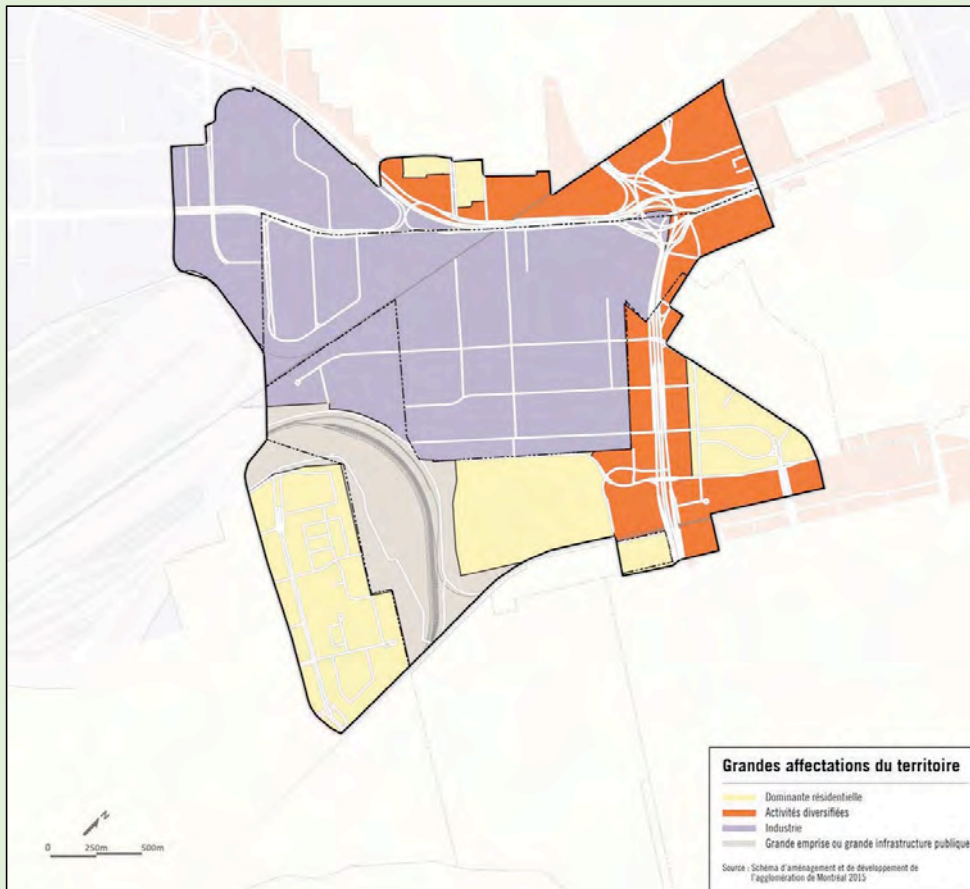
Présidé par Mme Florence Junca Adenot
Professeure associée en études urbaines et touristiques
et directrice du Forum Urba 2015 à l'UQAM



Mai 2019



A destination and transit territory



A good part of the commercial and industrial activities rely on heavy transport



The costs, the benefits and the negative consequences of opening up the area are not distributed homogeneously



Royalmount project: Montréal is “very concerned” about the expected traffic congestion

LA PRESSE

The Royalmount project will generate 60 million in municipal taxes but will lead to major congestion problems in an area already known for traffic jams and will be felt by merchants throughout the island.



A pre-requisite: opening up the area and prioritizing collective and active modes of transportation

Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane

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



Mai 2019



Jean-Marc Offner (1993)
“The structuring effects of
transportation: political
myth, scientific illusion,”
L'Espace géographique, p.
233-242.



Beware of magical thinking

Transportation
infrastructures are not
necessarily structuring; they
are only in some instances
and in some areas

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

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

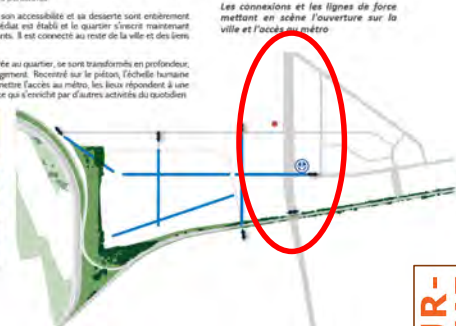
Nouvelle destination et branché sur le métro Namur, le quartier est entièrement desservi par une mobilité collective efficiente se déployant le long de lignes de force. Les points d'accès au transport collectif sont déployés à travers les différentes parties du quartier, permettant ainsi une desserte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

En dépit des hauteurs physiques ceinturant le quartier, son accessibilité et sa desserte sont entièrement reusés. Un nouveau rapport avec l'environnement immédiat est établi et le quartier s'inscrit maintenant dans des réseaux de transport actif et collectif performants. Il est connecté au reste de la ville et des lieux, sans fonctionner comme un îlot isolé.

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



Fuursaat, Amsterdam, Pays Bas
Source : Landhuis



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



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

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

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

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



Le déploiement des espaces verts et des lieux publics

QUARTIER NAMUR-HIPPODROME
 DOCUMENT D'INFORMATION
 OCTOBRE 2019
 Montréal



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



Congestion routière sur les réseaux local et supérieur



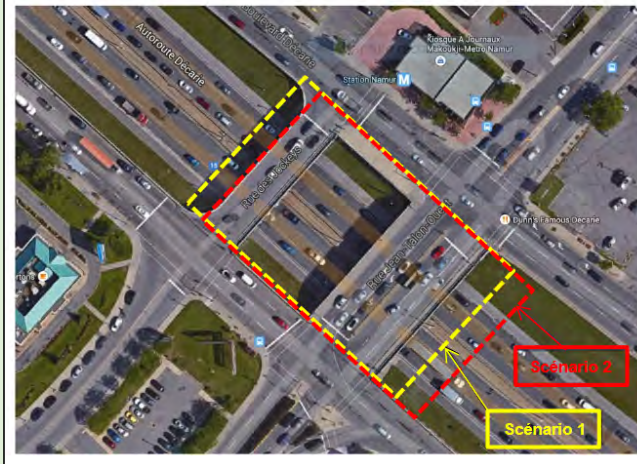
Rue Jean-Talon Ouest aux abords de la station de métro Namur

What can be done with this facture and this very negative image?



Proposal for covering a limited section (90 m) near the Namur metro station

Figure 3-2 Plan de localisation du projet



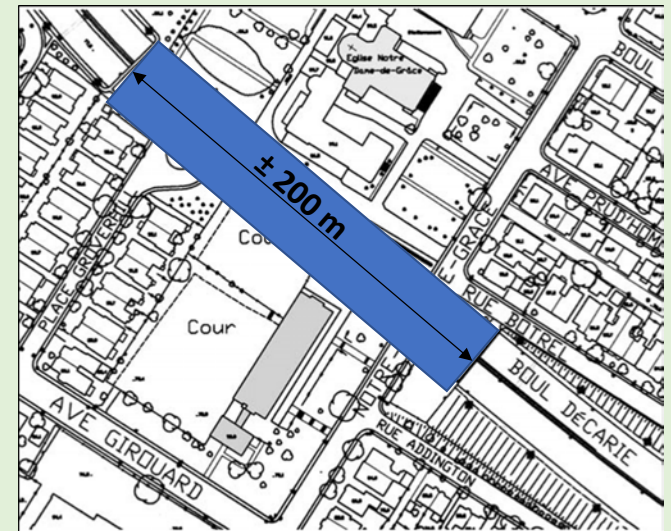
Segment of the expressway covered near the Église Notre-Dame-de-Grâce



Total or partial covering: a solution that has been asserted over the past few decades



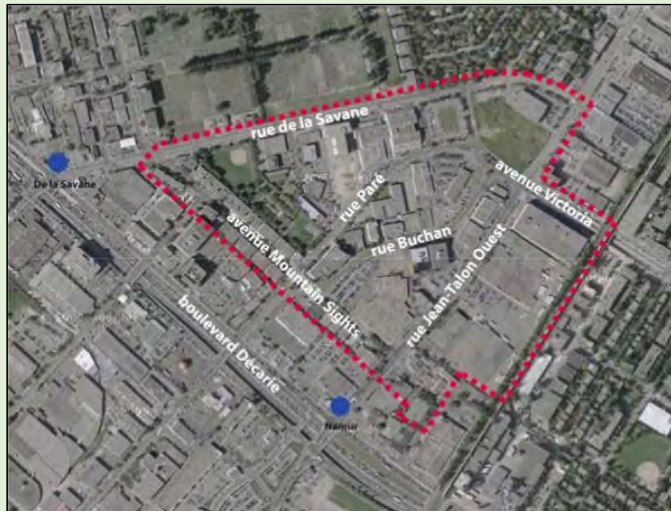
Covering of a segment of the Ville-Marie Expressway near the Champ-de-Mars station



Will we be able to avoid the juxtaposition of residential enclaves?
What role does the Ville de Montréal intend to play?



The Triangle, an uncompleted project



An immediate environment of very poor quality



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



A few questions to structure the thought process

- Scale, boundaries and use(s) of the district?
- Scale, boundaries and use(s) of the neighbourhood units?
- Type of social and functional mix?
 - Horizontal, vertical?
 - By building, by island, by neighbourhood?
- Types of roads and land parcels?
- Degree of permeability between the desirable and attainable elements?
- Ways and means of current and future social and functional cohabitation?
- Relevance of the acquisitions and reparcellations?

