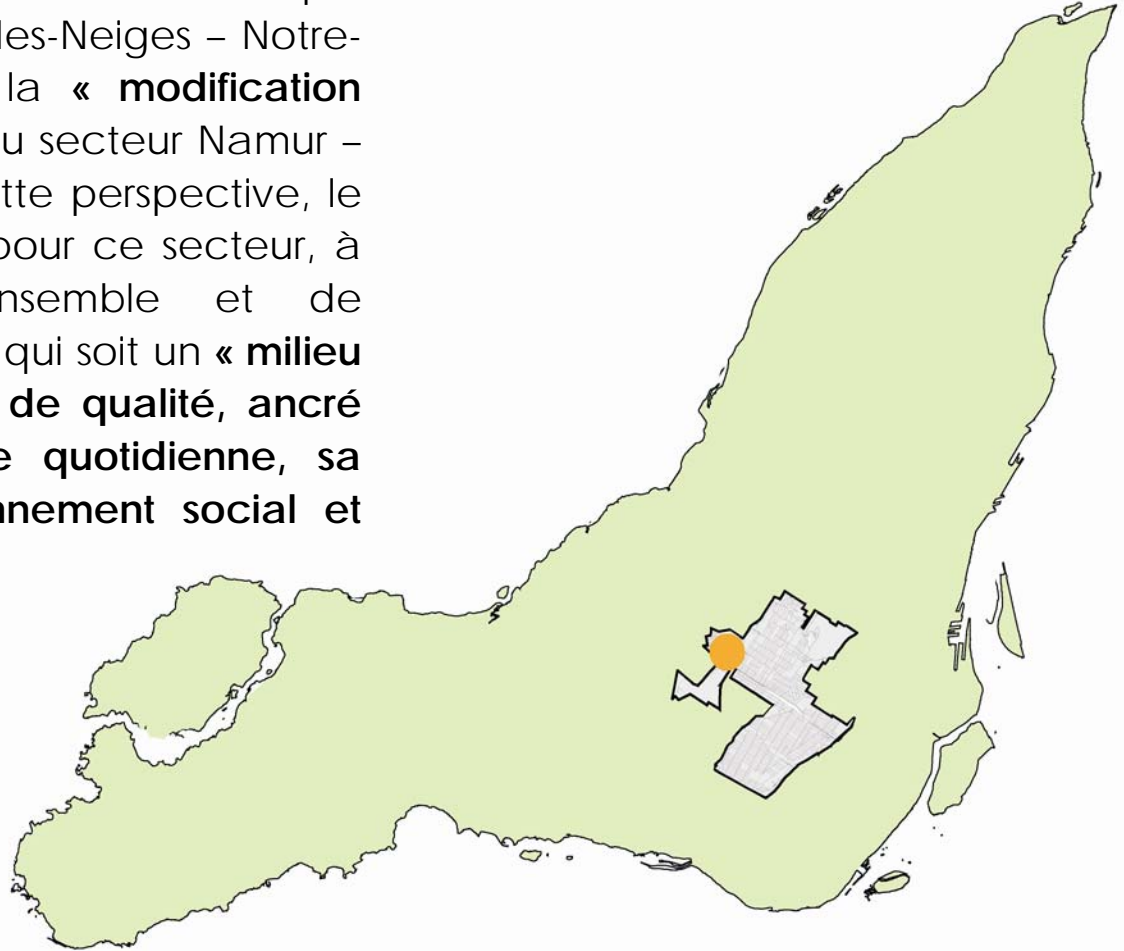




Namur – Jean-Talon Ouest : concept et vision d'ensemble
étude de design urbain

Mandat

C'est en septembre 2005 que l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce suggère la « **modification radicale de la vocation** » du secteur Namur – Jean-Talon Ouest. Dans cette perspective, le présent mandat consiste, pour ce secteur, à élaborer un plan d'ensemble et de développement résidentiel qui soit un « **milieu de vie** » contemporain et de qualité, ancré dans la réalité de la vie quotidienne, sa fonctionnalité, son environnement social et urbain.



Objectifs du mandat

Inspirés de l'approche de TOD (Transit Oriented Development) et des critères LEED for Neighborhood Development, les principaux objectifs de développement sont :

- Augmenter la densité résidentielle;
- Améliorer la sécurité et la convivialité du secteur;
- Doter le secteur d'une identité propre;
- Implanter de nouveaux services de quartier adaptés aux besoins;
- Tirer parti du potentiel de développement généré par la proximité des stations de métro;
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain;

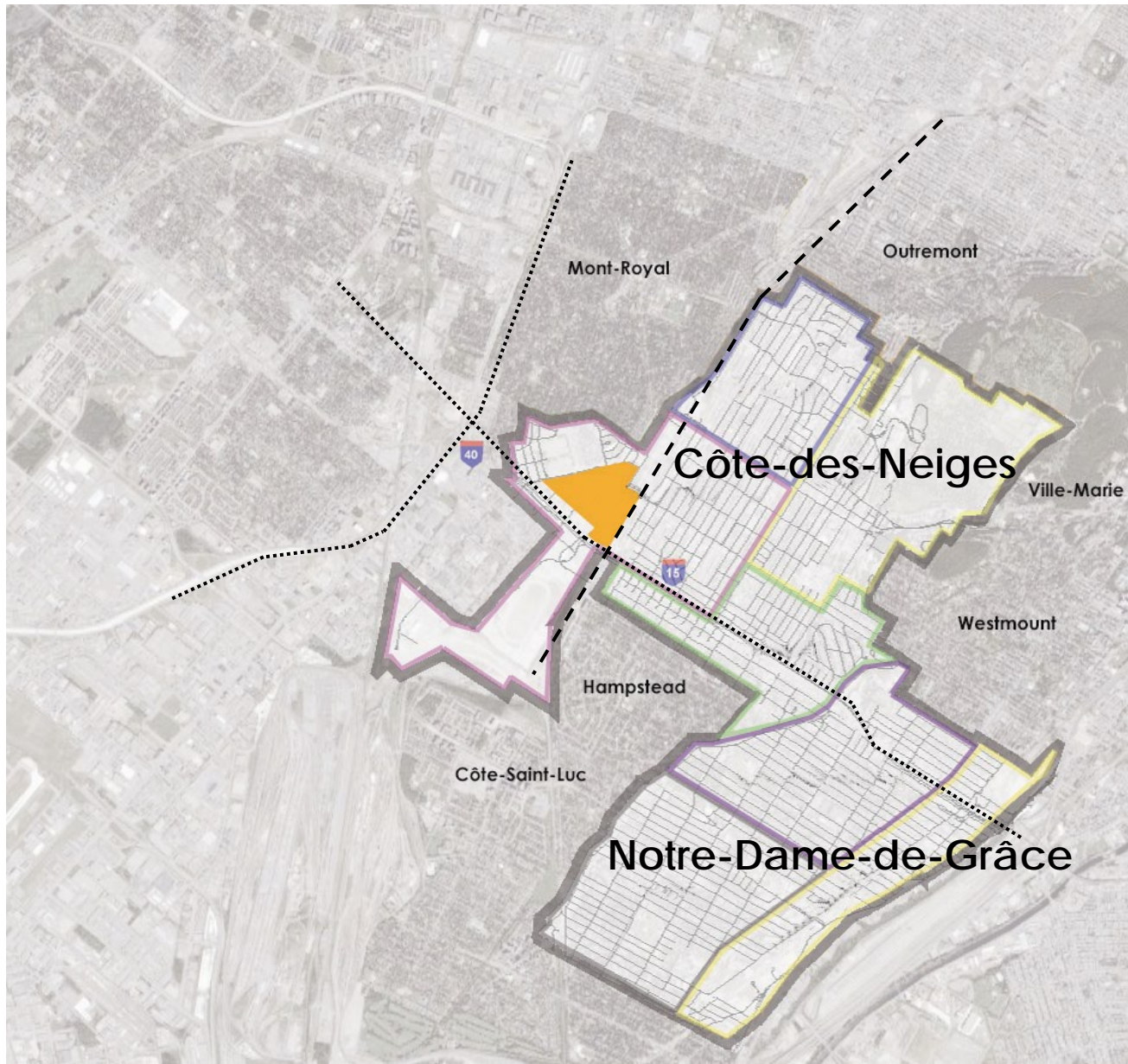
NOTE: Le cercle vert illustre un rayon de 800m donc 8 à 10 minutes à pieds.





contexte urbain

Le secteur et son territoire



Le réseau : routier et transport

Routier



- Secteur délimité par deux voies de transit principales : Décarie et Jean-Talon

Transport en commun



- Trois stations de métro à proximité.
- Axe projeté pour train de banlieue à la limite sud du secteur.

cadre bâti et occupation du sol

ensembles résidentiels



- La rue Mountain Sights, isolée et éloignée du tissu résidentiel
- Interface résidentielle au nord : Ville Mont-Royal
- Interface résidentielle au sud-est : vers métro Plamondon

ensembles institutionnels



- Aucun n'a été relevé
- Collège Marie-Victorin
- Centre communautaire
- Église Croate

cadre bâti et occupation du sol

ensembles industriels
et commerciaux



- Secteur à forte concentration industrielle
- Fonctions commerciales sur Jean-Talon

espaces publics



- Parc de la Savane
- Grand cimetière



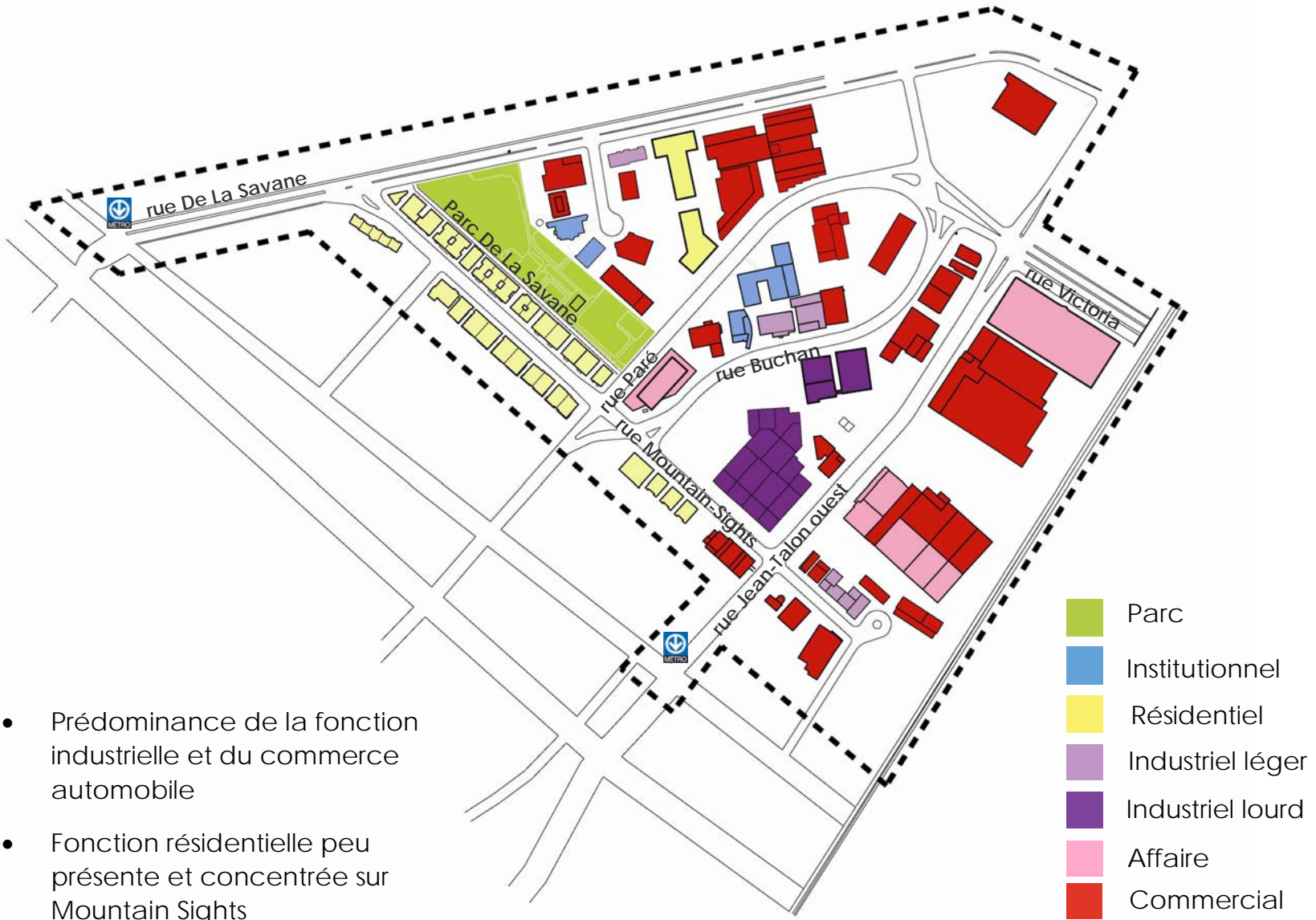
Le secteur : état actuel

Secteur existant

Superficie : 90 acres



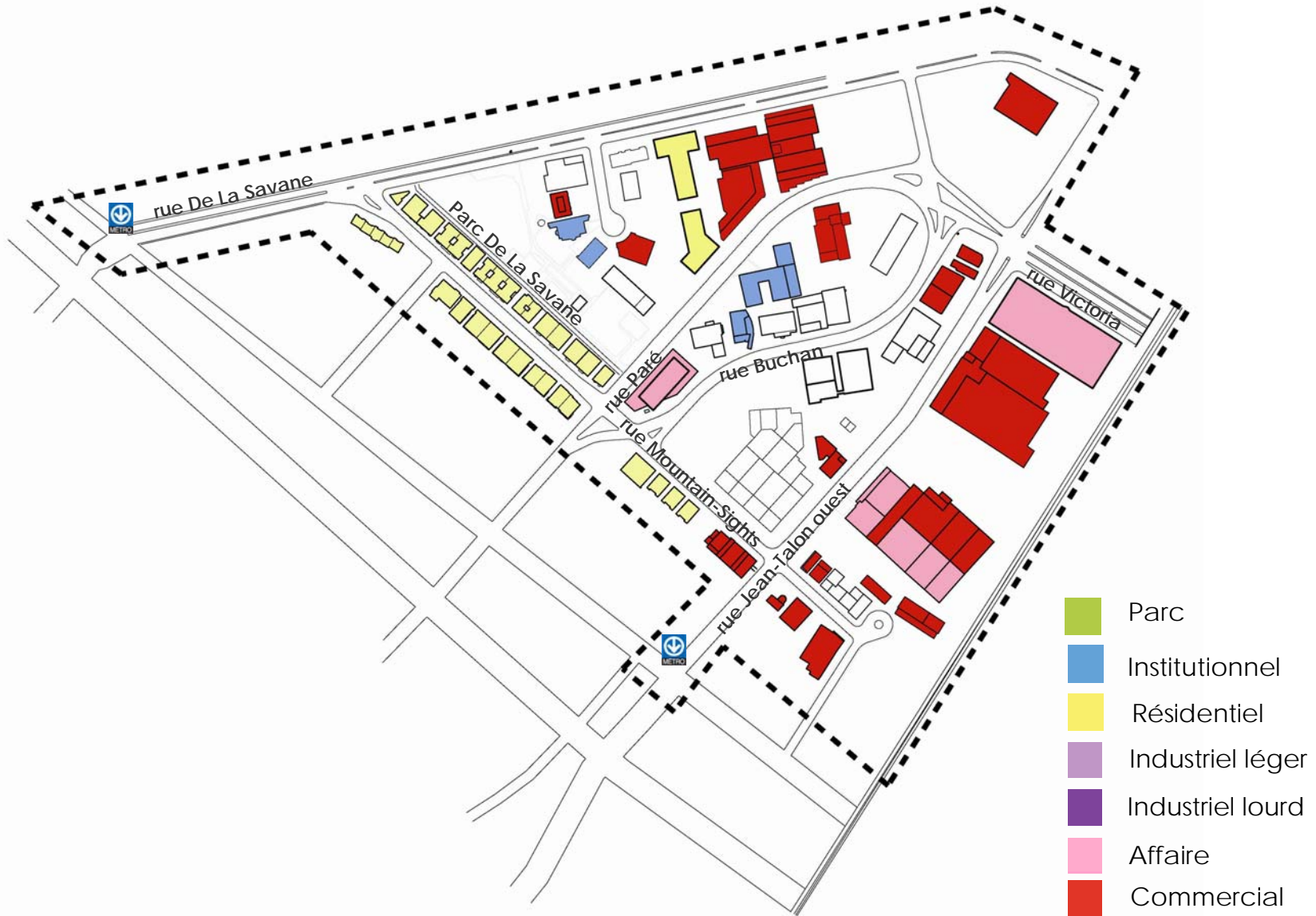
Occupation du sol existant



- Prédominance de la fonction industrielle et du commerce automobile
- Fonction résidentielle peu présente et concentrée sur Mountain Sights

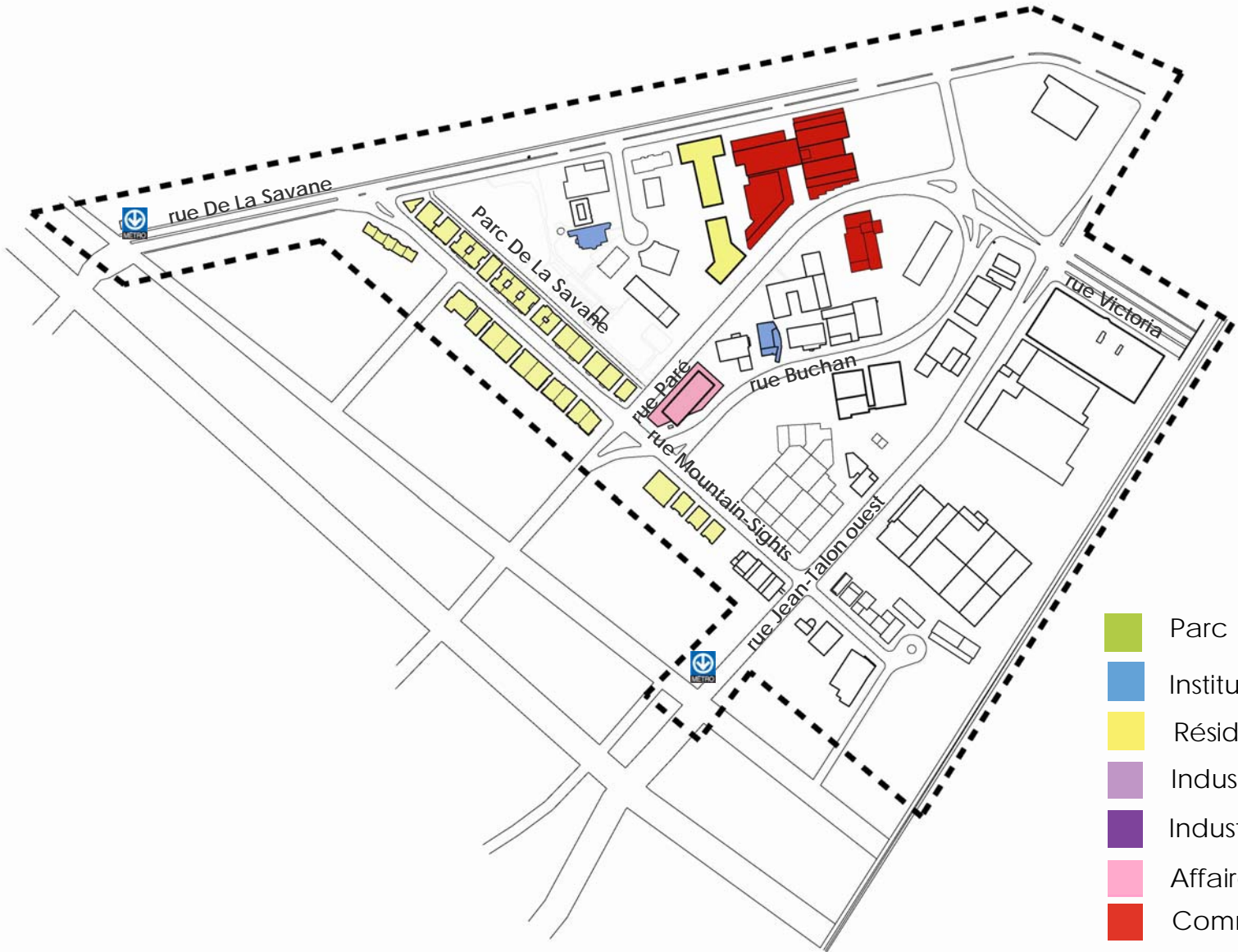
Occupation du sol existant

sans fonction industrielle ni commerce automobile

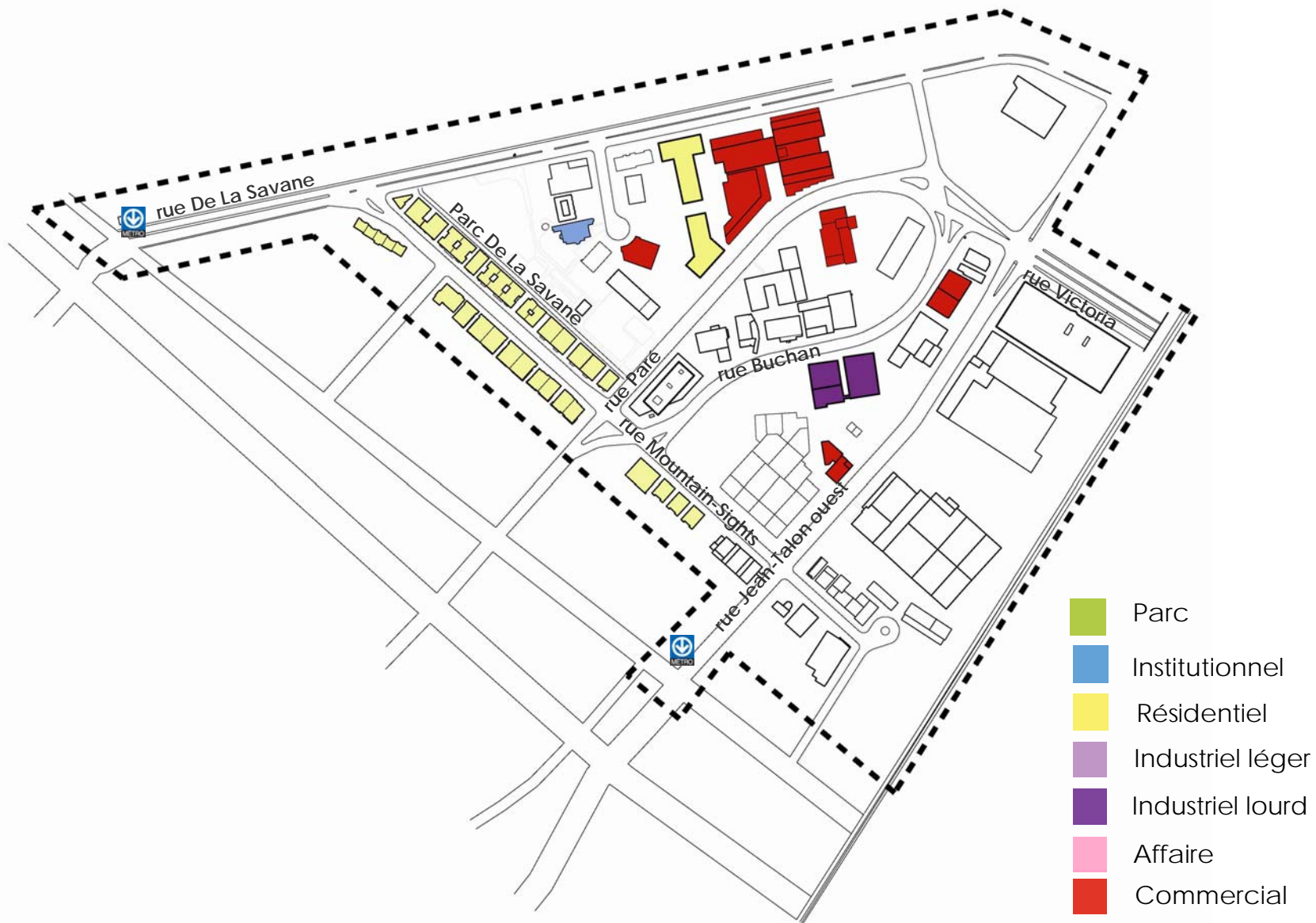


Qualité du milieu bâti

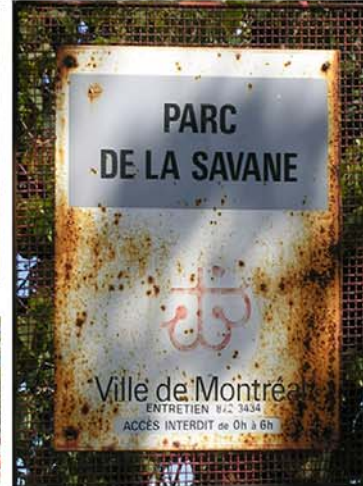
Bâtiments considérés de bonne qualité

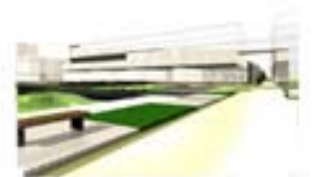


Caractéristiques foncières



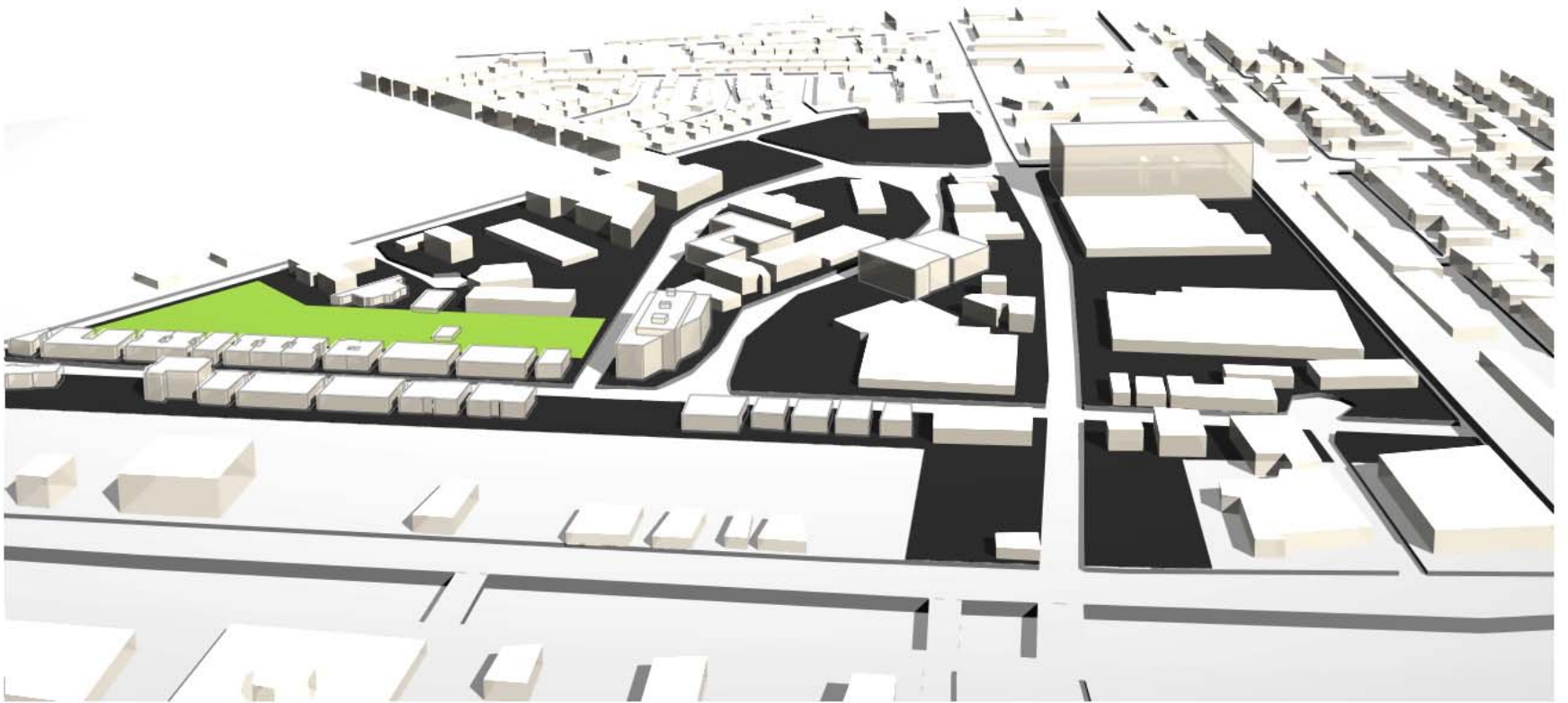
Relevé photographique





Bases et orientations

Situation existante



Perception du secteur

Principales faiblesses :

Réseau routier

- Davantage un **lieu de transit** que de destination;
- **Circulation automobile rapide** : présence de plusieurs voies de transit;
- Réseau routier et parcours **peu favorable aux piétons et cyclistes**;

Limites du secteur

- **Secteur enclavé** par trois grands boulevards, le cimetière et la voie ferrée;
- Rue résidentielle **Mountain Sights isolée** des autres secteurs résidentiels;
- **Parc de la Savane** : insuffisant pour les besoins; limites déficientes; difficile d'accès et peu visible de la rue; manque de sécurité surtout le soir et la nuit;

Qualité de l'environnement

- Plusieurs **espaces vacants et stationnements**;
- Présence de nombreux **concessionnaires automobiles et garages**;
- Présence probable de **terrains contaminés**;
- Manque d'homogénéité des bâtiments et de la **forme urbaine**;
- **Environnement hostile** et développement anarchique du secteur;
- Peu de **services de quartier** (épicerie, boutiques, boulangerie, café, etc.);
- **Espaces publics** déficients sur les plans esthétique et fonctionnel;
- **Faible présence végétale**;
- Secteur peu dense : **la plupart des sites sont sous-exploités**;
- Population hétérogène faisant face à des problèmes d'**exclusion et de pauvreté**.



Perception du secteur

Principales forces :

- Proximité de **3 stations de métro** : Namur, De la Savane et Plamondon;
- **Métro Namur** : lieu de convergences des activités du secteur;
- Secteur peu dense : **potentiel global de développement**;
- **Accessibilité** : à la croisée de trois grandes artères automobiles : Décarie, Jean-Talon, Autoroute 15;
- **Rue Mountain Sights** : seul environnement résidentiel de qualité;
- Espace vert existant : **parc de la Savane**;
- **Vie communautaire** : centre communautaire et Centre de la petite enfance;
- Proximité de pôles résidentiels, d'emplois et de services;
- **Vues lointaines** sur l'Oratoire, l'Université de Montréal et le mont royal.



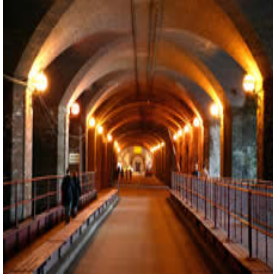
5 précédents

Bases et orientations similaires

Arabella



Holbeck



Holdom



St-Roch



Parc Citroën

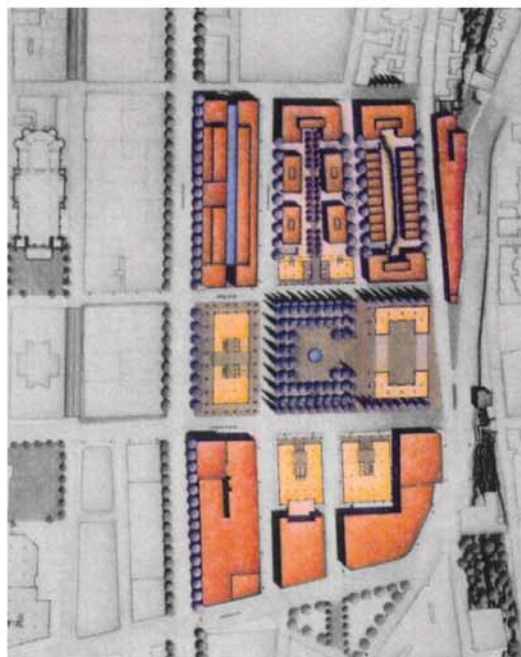
- Projets développés autour du **transport en commun** (métro, train, autobus);
- Requalification d'un espace urbain (industriel ou autre) délaissé ou sous-exploité;
- Application directe (ou indirecte) des **principes TOD**;
- **Parc urbain / espace vert**, comme catalyseur de revitalisation;
- **Densité et diversité** fonctionnelle;
- Répondre à **l'accroissement démographique**;
- Programme de construction de **logements abordables**;
- Implantation d'au moins un **équipement public, culturel ou communautaire**;
- Parcs et espaces publics **favorables** aux piétons et cyclistes;
- Mise en valeur et recherche d'une **mixité sociale**;
- Mise en valeur du **design contemporain** et de **l'art urbain**;
- Générer des investissements privés + importants que publics.

Espace St-Roch

Durée de la transformation - 1992 à 2001

Superficie - 10 acres

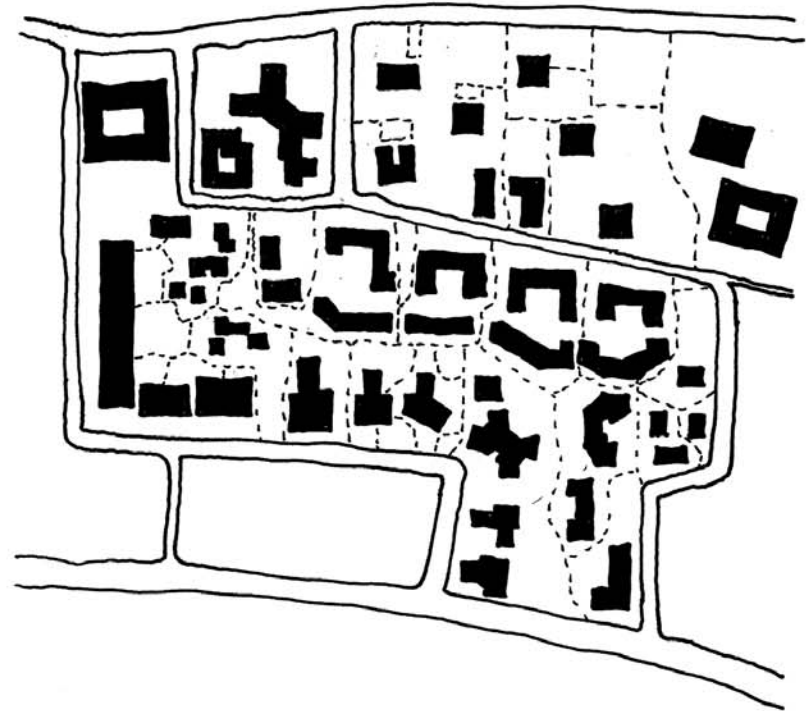
- Une des plus grande opération de planification et de revitalisation urbaine en Amérique-du-Nord ;
- Parc urbain comme espace central d'un projet de revitalisation ;
- Important programme de construction de logements (diversifiés) mettant à profit les nombreux terrains vacants du quartier ;
- Équipement culturel (Méduse) comme élément moteur et initiateur du développement culturel du quartier ;
- Implantation de plusieurs grands équipements publics et d'édifices à bureaux, qui quotidiennement, protègent et assurent l'animation du parc et du quartier ;
- Mise en place de programmes de subvention qui encouragent la rénovation et l'agrandissement des bâtiments existants ;
- Importantes retombées économiques pour l'ensemble du quartier de la basse-ville de Québec.



Arabella Park, Munich, Allemagne

Durée de la transformation - 1970 à 1980
Superficie - non disponible

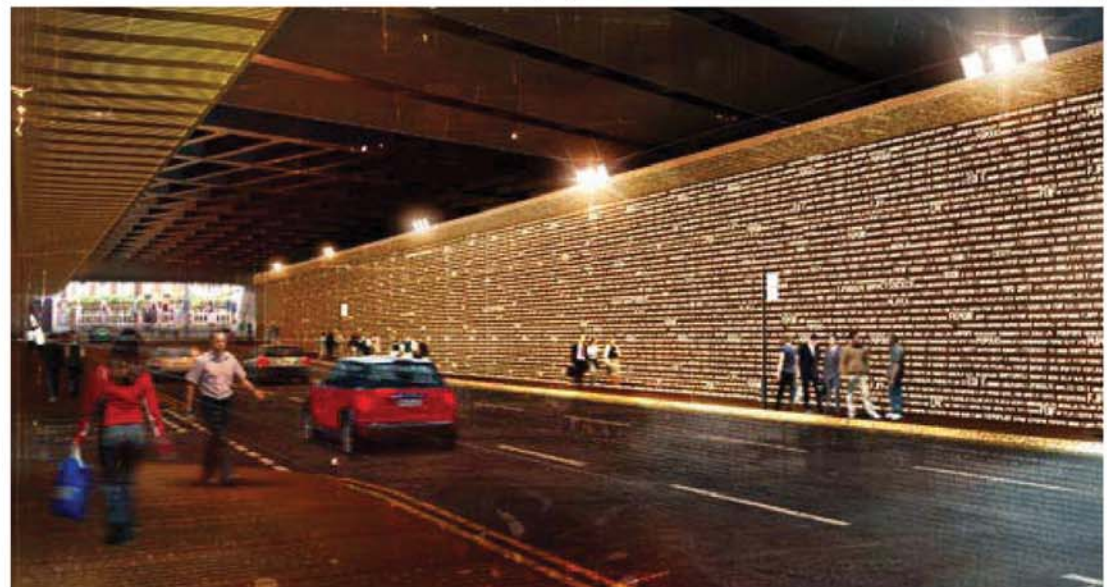
- Développement d'un nouveau « village urbain » au cœur d'un grand parc
- Revitalisation urbaine : 10 000 nouveaux logements et condos, et 18 000 emplois
- Omniprésence de la végétation et des espaces verts
- Application des principes T.O.D. (Transit-Oriented Development) / métro
- Densité résidentielle, mixité sociale et diversité fonctionnelle
- Plus grande densité et services à l'entrée du quartier : interface entre station de métro, grande place du marché et bâtiments de grandes hauteurs (8 à 10 étages)
- Environnement urbain principalement réservé aux piétons et cyclistes
- Intégration de l'art urbain dans les espaces publics



Holbeck Urban Village, Leeds, U.K.

Durée de la transformation - 1991 à ce jour
Superficie - 37,5 acres

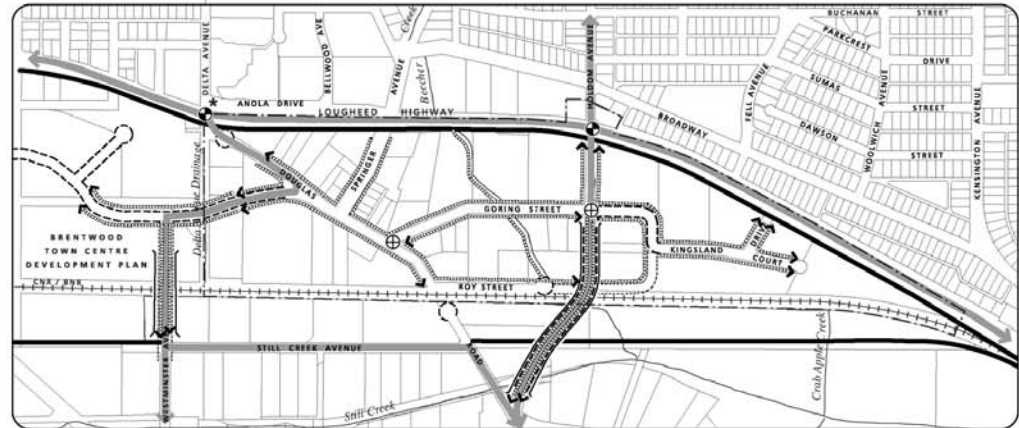
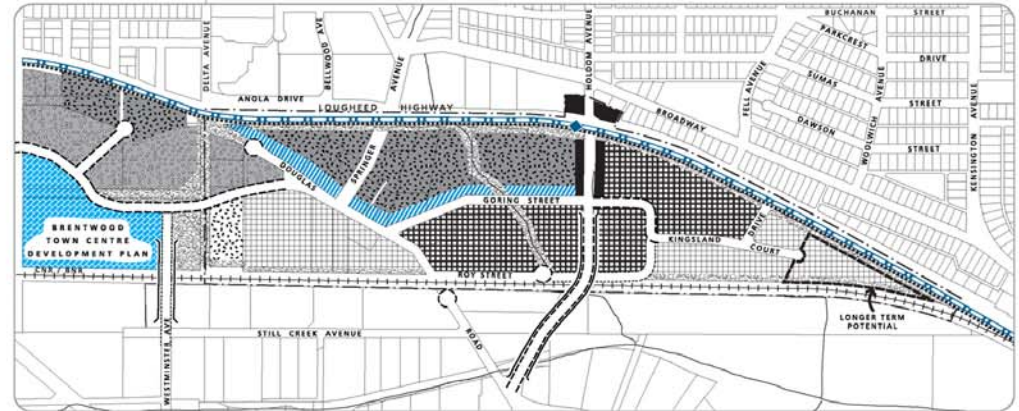
- Application des principes T.O.D. (Transit-Oriented Development) / train
- Projet de reconnaissance et de mise en valeur du passé industriel
- Grande opération de planification et de revitalisation urbaine
- Recyclage d'infrastructures, les « arches sombres », et de bâtiments industriels existants
- Grande place publique support aux événements et activités du quartier
- Amélioration et rénovation du réseau d'aqueduc existant
- Nouveaux ponts pour piétons reliant le quartier au centre-ville
- Projet « Sweet Street » : rue fermée aux automobilistes, réservée aux piétons et cyclistes
- Densité résidentielle, mixité sociale et diversité fonctionnelle



Holdom Station area, Burnaby, Colombie-Britannique

Durée de la transformation - 1998 à 2003
Superficie - 116 acres

- Application des principes T.O.D. (Transit-Oriented Development) / train
- Revitalisation du secteur de la nouvelle station de train « Holdom Station »
- Densité résidentielle, mixité sociale et diversité fonctionnelle
- Interrelation entre les concepts de « village urbain » et de « centre des affaires »
- Développer les nouveaux services de quartier à proximité des secteurs résidentiels
- Favoriser les déplacements piétonniers et cyclistes
- Réduction de l'utilisation de l'automobile
- Respect et revitalisation d'un cours d'eau et augmentation de la présence végétale dans les espaces publics et parcours (trottoirs et sentiers urbains)



Parc André Citroën

Durée de la transformation : 1985 à 1992
Superficie : 32acres

- Projet de reconnaissance et de mise en valeur du passé industriel (usines Citroën);
- Grande opération de planification et de revitalisation urbaine;
- Grand parc urbain contemporain ouvert sur un cours d'eau – la Seine – situé au cœur d'un nouveau quartier résidentiel et multifonctionnel;
- Important programme de construction de logements (diversifiés) au périmètre du parc, respectueux de la trame et de la morphologie urbaine;
- Implantation de quelques grands équipements publics et d'édifices à bureaux, qui quotidiennement, protègent et assurent l'animation du parc;
- Lieu public vivant et poétique, conditionné par de nombreux jardins thématiques et originaux;
- Mise en valeur de la vie familiale et de la mixité sociale.





Le projet

Esquisse



Synthèse des orientations de développements

Densité

- Augmenter la densité résidentielle (principalement) et commerciale;
- Favoriser la diversité des usages et fonctions.

Sécurité et convivialité

- Accroître la visibilité des espaces publics;
- Réduire l'emprise des automobiles dans le paysage urbain.

Visibilité et caractère identitaire

- Faire ressortir l'identité propre du lieu, basée sur sa réalité culturelle et sociale;
- Développer une image forte et distinctive (« branding »).

Vocation communautaire et sociale

- Augmenter le nombre et la diversité de services de quartier;
- Accroître la fréquentation du secteur par des résidents des environs;
- Encourager des interventions qui favorise la cohésion sociale (mixité, culture, etc.).

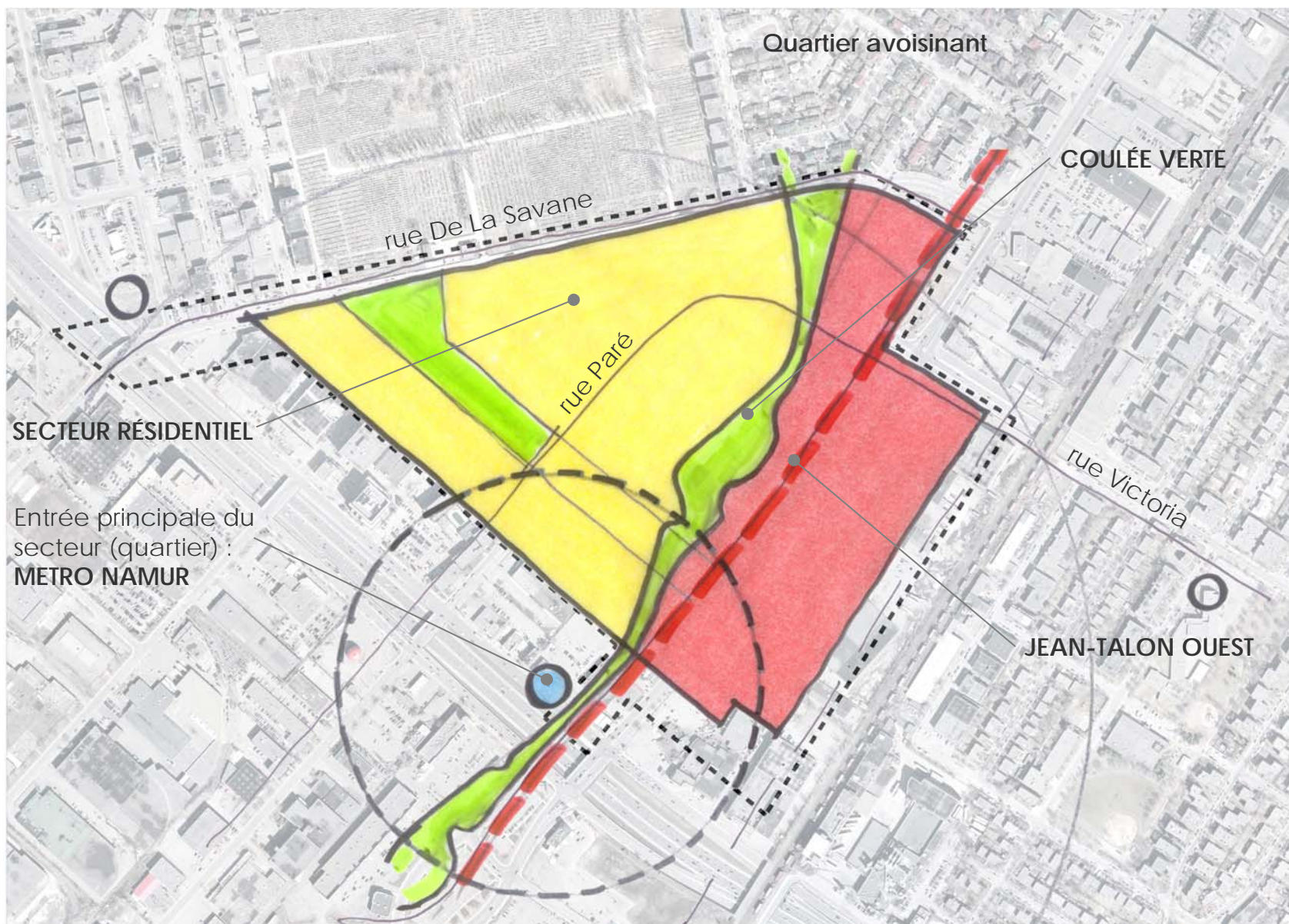
TOD (Transit-Oriented Development)

- Encourager le développement du secteur en synergie avec les stations de métro;
- Densifier et diversifier les activités à proximité des stations de métro.

Qualité de l'environnement

- Accroître la présence de la végétation;
- Définir et qualifier les limites entre le domaine public et privé;
- Créer un milieu de vie favorisant le piéton et le cycliste.

Pré-concept : les catalyseurs



Pré-concept : les catalyseurs

Métro Namur

- Développement du projet sur la base des principes de TOD.;
- Un lieu de transit au centre du secteur;
- Génère un potentiel d'activités économiques, sociales et culturelles.

Rue Jean-Talon Ouest

- Densité et diversité fonctionnelle favorisant les commerces au RDC;
- Artère principale reconnue pour sa vocation commerciale;
- Lien principal entre le métro et le secteur.

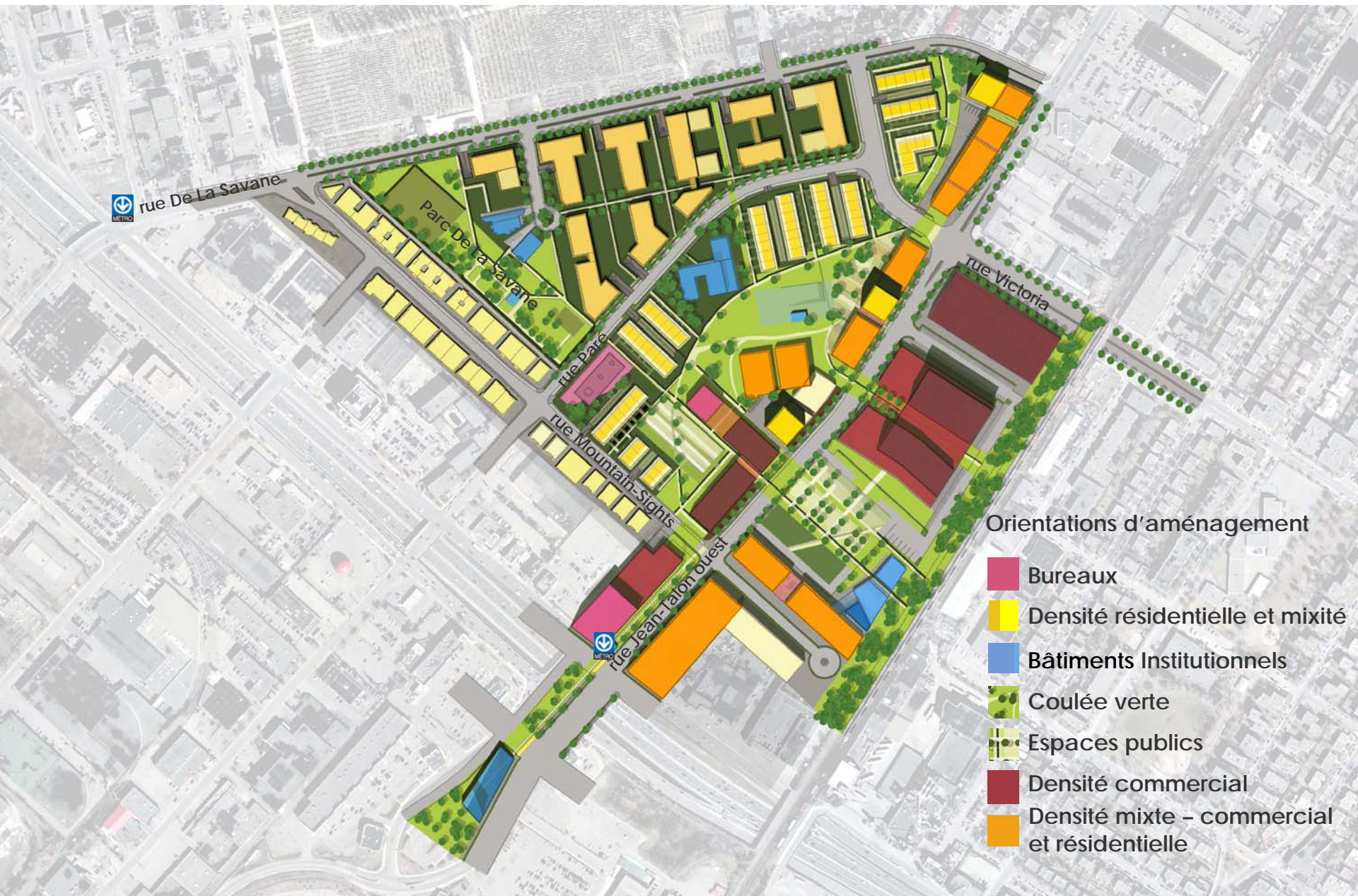
Le secteur résidentiel

- Densité résidentielle au nord en lien avec Mountain Sights et le parc;
- Mise en valeur du potentiel de développement;
- Confirmer la nouvelle vocation résidentielle du secteur;
- Densité et mixité sociale en respect des orientations stratégiques de la ville.

La coulée verte

- Grand parc urbain au coeur du projet et relié au métro Namur;
- Mise en valeur d'un environnement piétonnier et cycliste;
- Reconversion d'une rue existante en espace vert (Buchan);
- Interface communautaire et public, entre le résidentiel et le commercial.

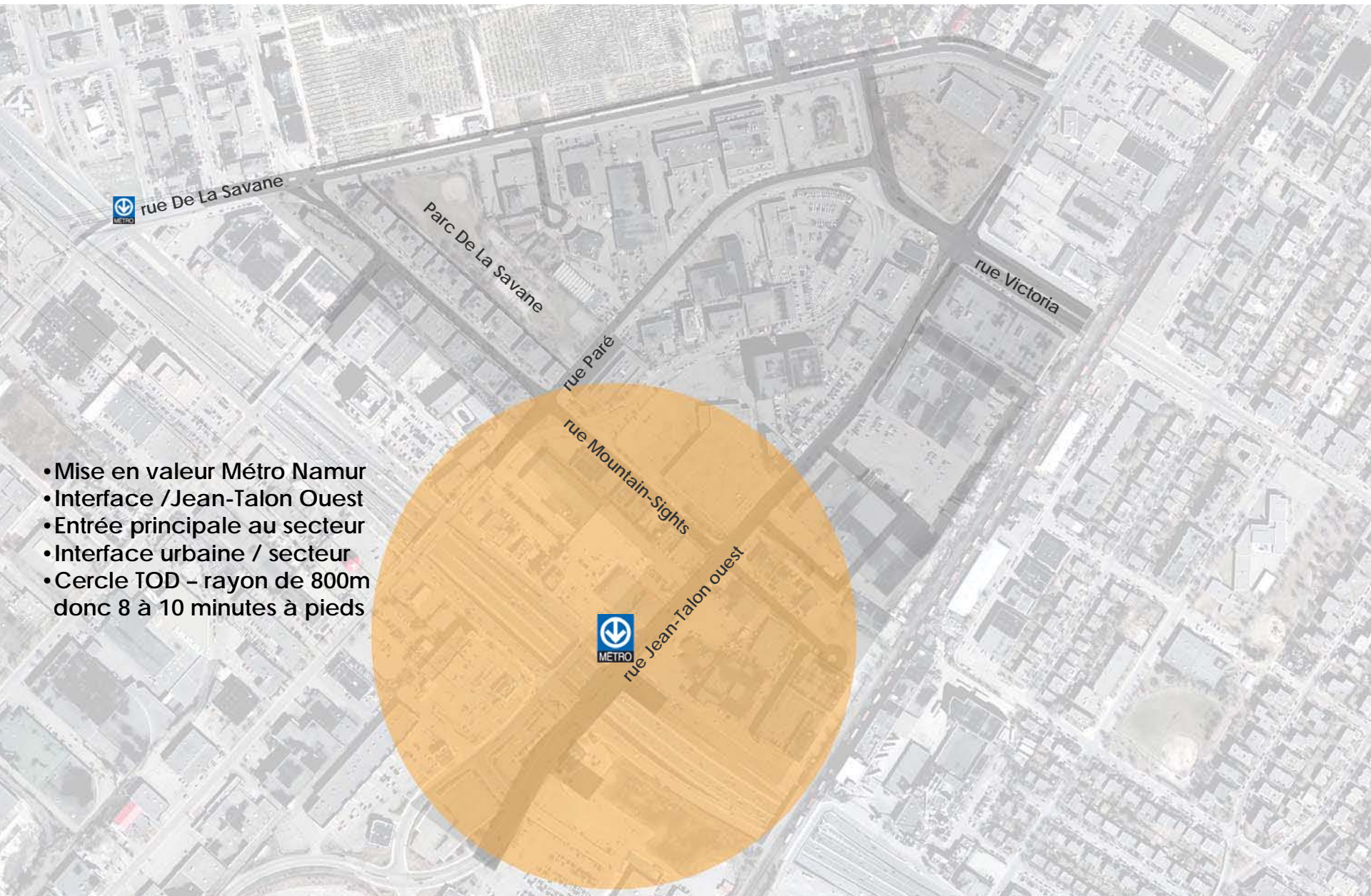
Concept : le plan d'ensemble



Orientations d'aménagement

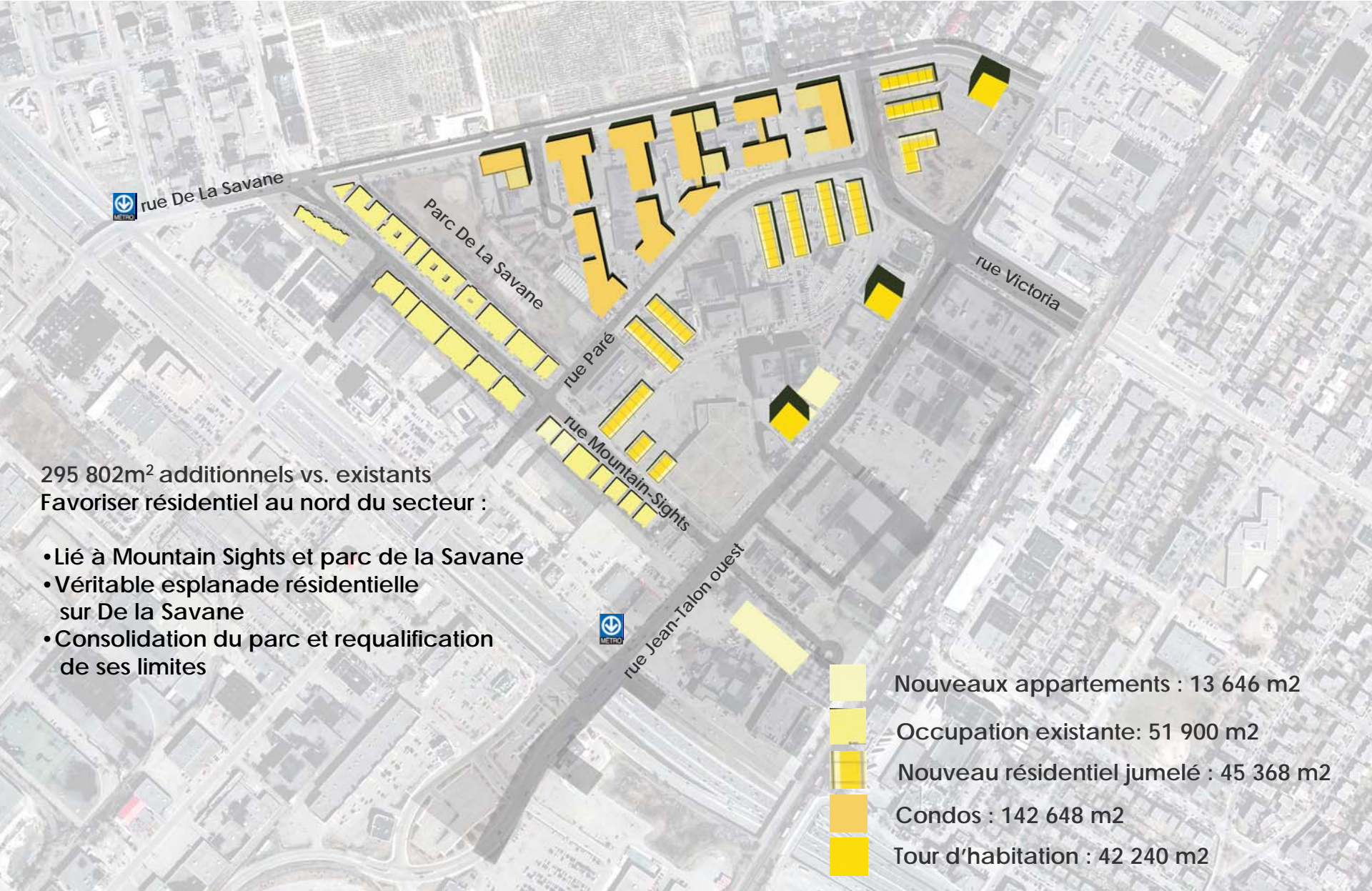
- Bureaux
- Densité résidentielle et mixité
- Bâtiments Institutionnels
- Coulée verte
- Espaces publics
- Densité commercial
- Densité mixte - commercial et résidentielle

Métro Namur, pour un véritable TOD



- Mise en valeur Métro Namur
- Interface /Jean-Talon Ouest
- Entrée principale au secteur
- Interface urbaine / secteur
- Cercle TOD - rayon de 800m donc 8 à 10 minutes à pieds

Densité résidentielle et mixité sociale

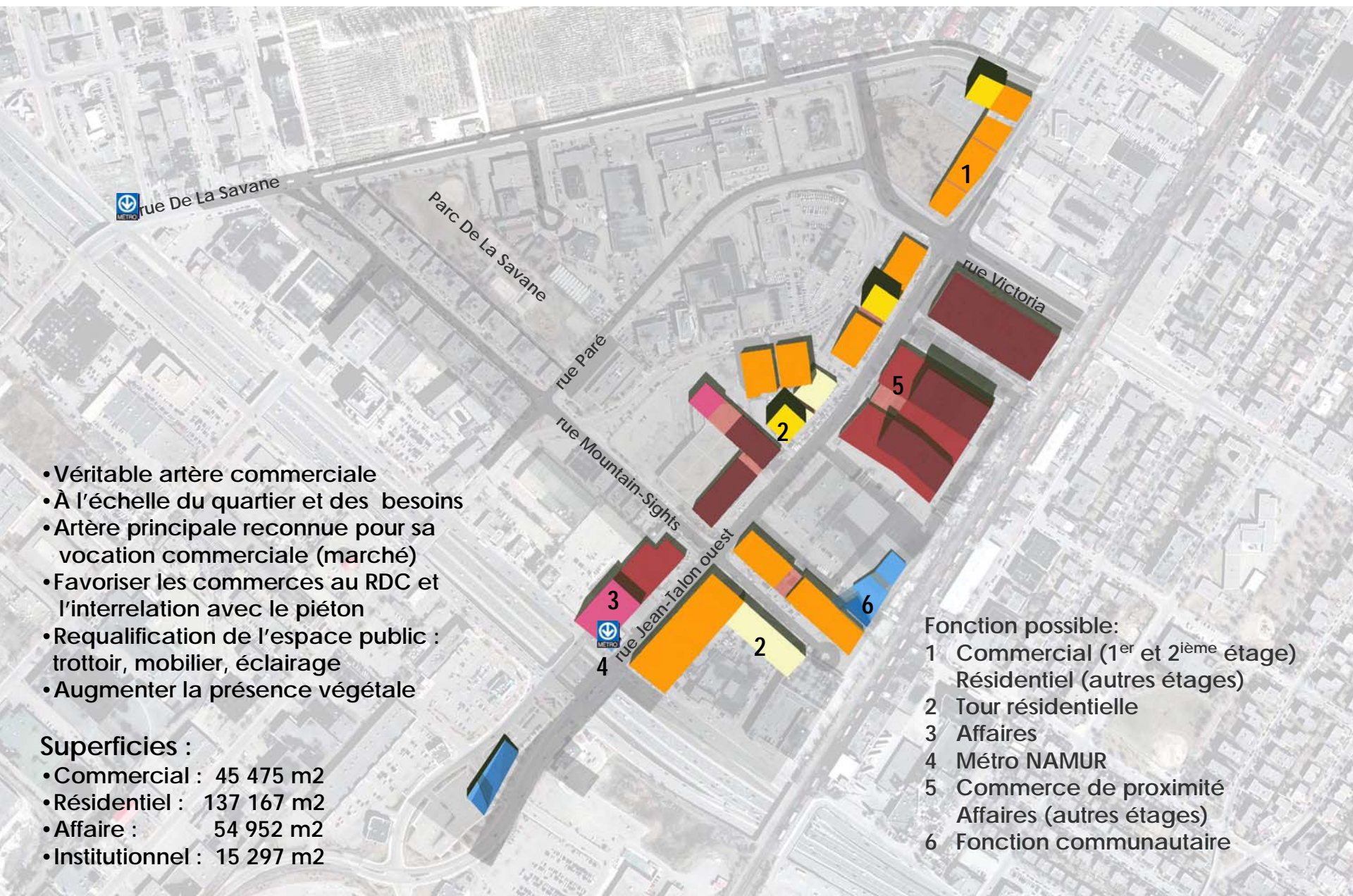


295 802m² additionnels vs. existants
Favoriser résidentiel au nord du secteur :

- Lié à Mountain Sights et parc de la Savane
- Véritable esplanade résidentielle sur De la Savane
- Consolidation du parc et requalification de ses limites

	Nouveaux appartements : 13 646 m ²
	Occupation existante: 51 900 m ²
	Nouveau résidentiel jumelé : 45 368 m ²
	Condos : 142 648 m ²
	Tour d'habitation : 42 240 m ²

Jean-Talon Ouest – densité et diversité fonctionnelle



- Véritable artère commerciale
- À l'échelle du quartier et des besoins
- Artère principale reconnue pour sa vocation commerciale (marché)
- Favoriser les commerces au RDC et l'interrelation avec le piéton
- Requalification de l'espace public : trottoir, mobilier, éclairage
- Augmenter la présence végétale

Superficies :

- Commercial : 45 475 m²
- Résidentiel : 137 167 m²
- Affaire : 54 952 m²
- Institutionnel : 15 297 m²

Fonction possible:

- 1 Commercial (1^{er} et 2^{ème} étage)
Résidentiel (autres étages)
- 2 Tour résidentielle
- 3 Affaires
- 4 Métro NAMUR
- 5 Commerce de proximité
Affaires (autres étages)
- 6 Fonction communautaire

La coulée verte

signature et symbole d'une vision urbaine durable

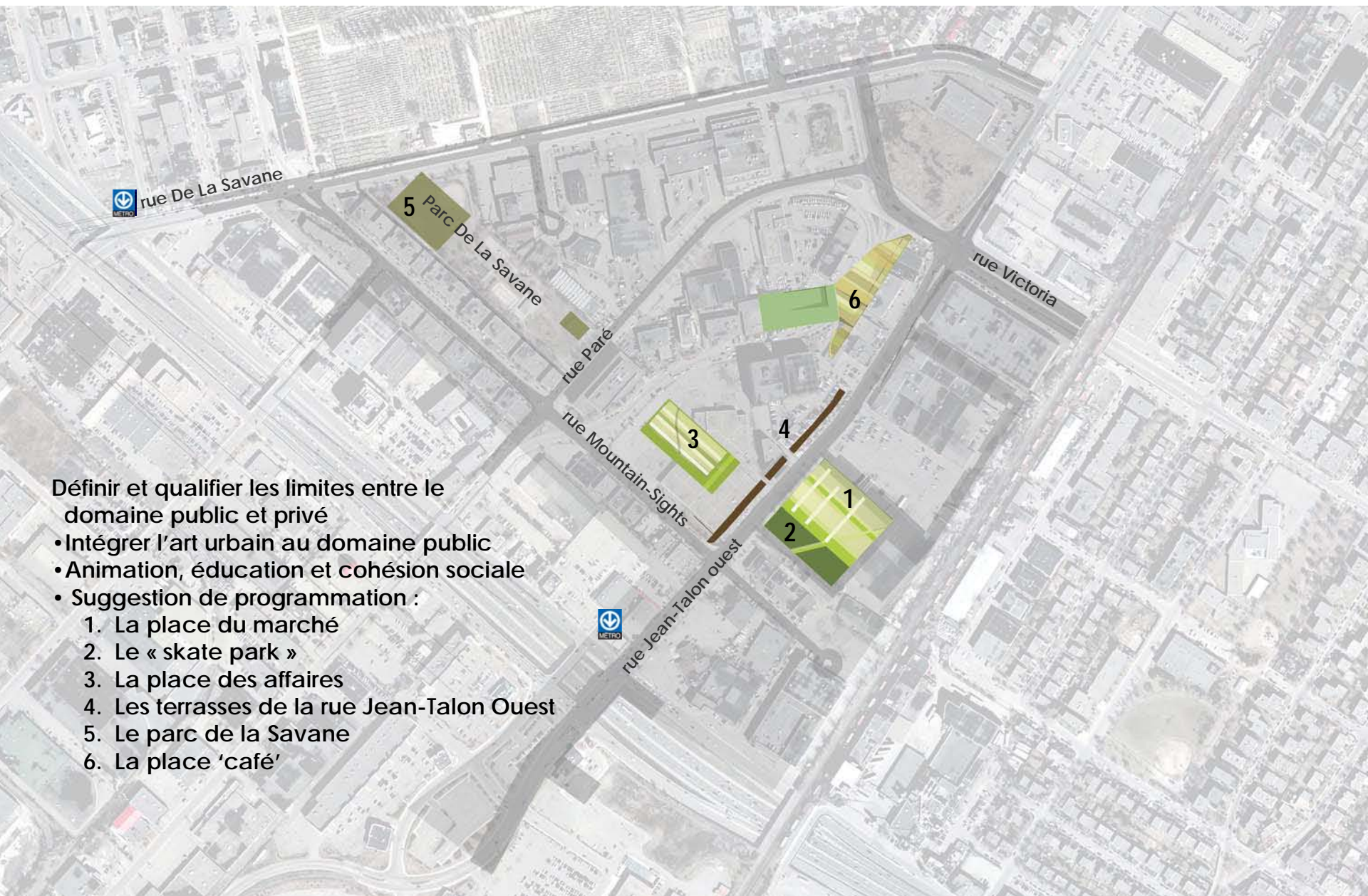


- Interface / Jean-Talon Ouest
- Parc urbain au cœur du projet
- Signature et « branding »
- Interface public et communautaire entre résidentiel et commercial
- Lien direct avec métro Namur
- Environnement piétonnier et cycliste
- Reconversion rue Buchan en espace vert

Superficies :

Parc public : 26 226 m²

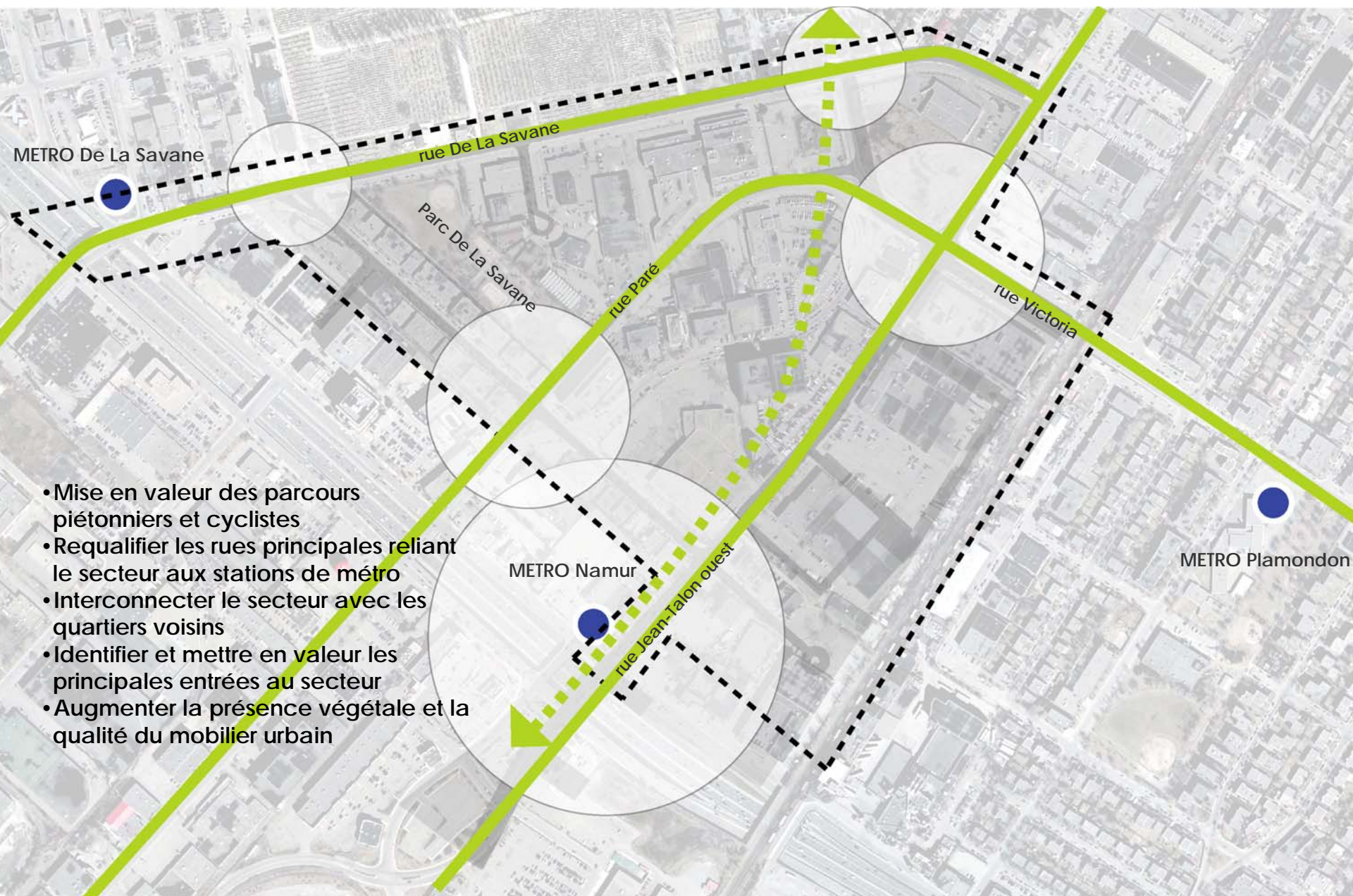
Places urbaines et activités publiques



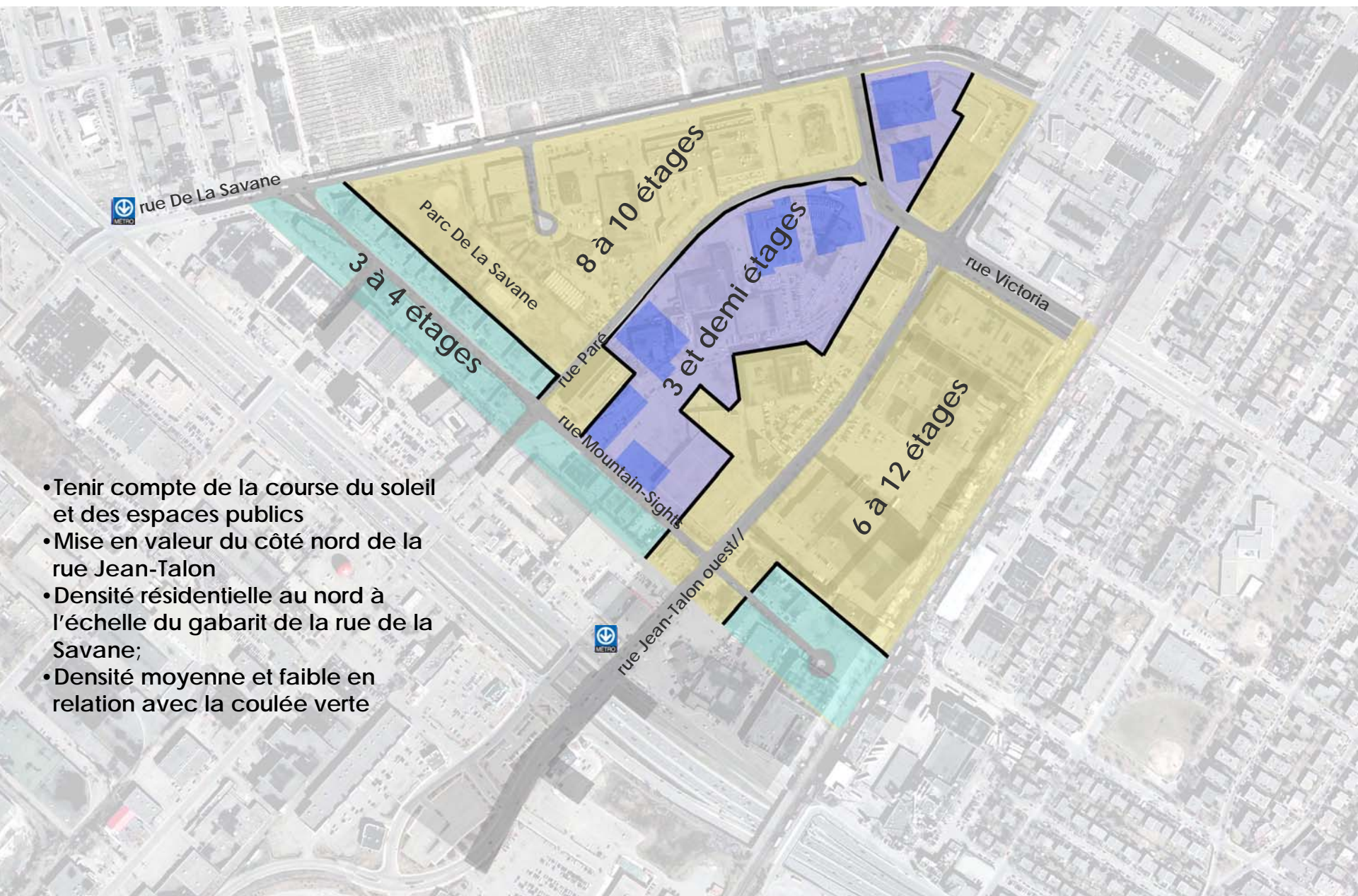
Définir et qualifier les limites entre le domaine public et privé

- Intégrer l'art urbain au domaine public
- Animation, éducation et cohésion sociale
- Suggestion de programmation :
 1. La place du marché
 2. Le « skate park »
 3. La place des affaires
 4. Les terrasses de la rue Jean-Talon Ouest
 5. Le parc de la Savane
 6. La place 'café'

Liens et « portes d'entrée » au secteur



Hauteur des bâtiments et ensoleillement



- Tenir compte de la course du soleil et des espaces publics
- Mise en valeur du côté nord de la rue Jean-Talon
- Densité résidentielle au nord à l'échelle du gabarit de la rue de la Savane;
- Densité moyenne et faible en relation avec la coulée verte

Tableau des superficies

	SUPERFICIES en mètre carré			
FONCTIONS	Total Existant	Total Existant conservé	Total Nouveau	Grand total Concept (conservé + nouveau)
Résidentiel	51 900	51 900	325 183	377 083
Commercial	92 581	68 256	113 731	181 987
Concessionnaire automobile	19 880	0		0
Institutionnel	8 313	7 912	15 297	23 209
Parc	19 974	19 974	26 200	46 174
Espaces publics	0	0	17 988	17 988
Affaire	46 054	15 420	54 952	70 372



rue De La Savane

Parc De La Savane

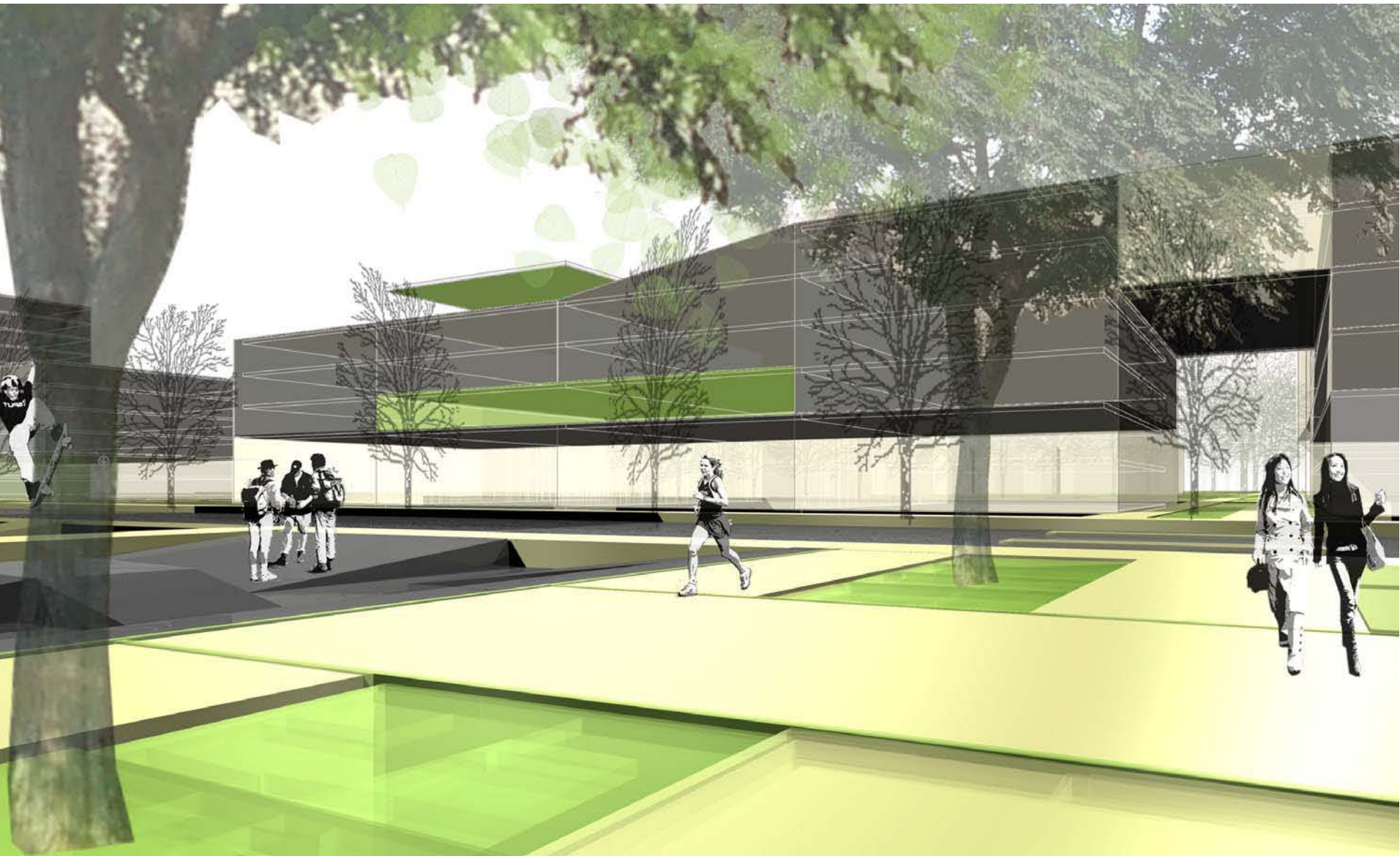
rue Paré

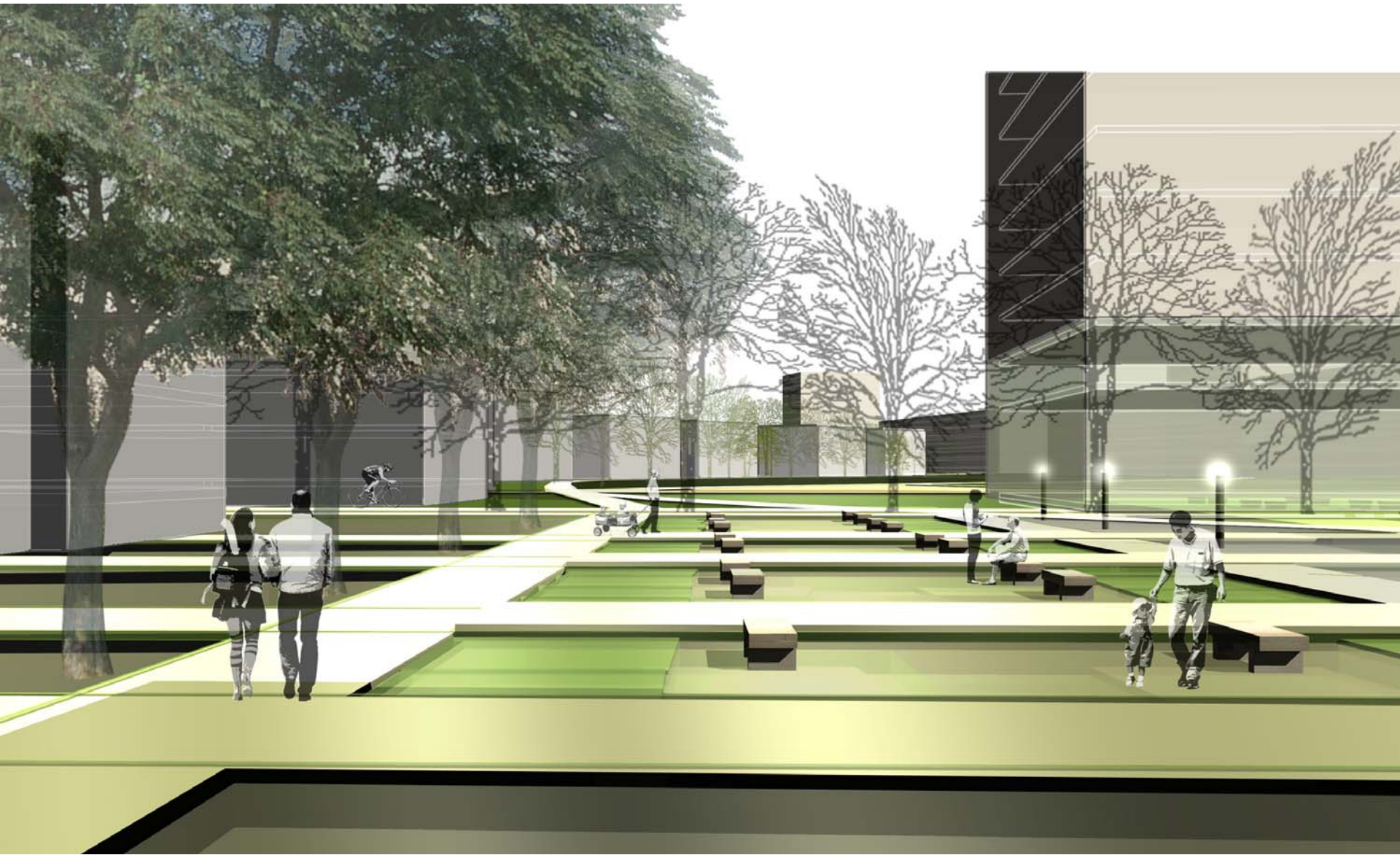
rue Mountain-Sighis

rue Jean-Jalon ouest

rue Victoria







Projet LEED

Critères LEED for Neighborhood Development

Pour relever le défi environnemental du XXI^e siècle, voici les nombreux critères LEED auxquels le présent concept de plan d'ensemble et de développement urbain pourrait aisément rencontrer :

EMPLACEMENT ET LIEN INTELLIGENT

- Emplacement intelligent:
 - 100% des unités d'habitation sont à moins de 800 mètres d'une station de métro;
 - Un minimum de 6 services de quartiers à moins de 800 mètres d'une station de métro.
- Proximité d'infrastructure existante:
 - Secteur déjà desservi par une infrastructure existante d'eau potable et de déchets.
- Réutilisation d'un site contaminé;
- Haute Priorité de réutilisation d'un site contaminé:
 - Encourager le nettoyage des sites contaminés en voie de développement.
- Préférence d'emplacement;
- Encourager le développement à l'intérieure des communautés existantes;
- Réduire le dommage à l'environnement associé à l'étalement;
- Réduire la dépendance à l'automobile;
- Réseau de pistes cyclable;
- Proximité d'habitations et d'emplois;
- Proximité d'écoles;

Projet LEED (2)

DESIGN ET MODÈLE DE QUARTIER

- Communauté ouverte:
Promouvoir des rapports/liens/reliions entre les communautés avoisinantes.
- Densité de développement;
- Usages mixtes;
- Habitations de types mixtes;
- Location d'habitation à prix abordable;
- Achat d'habitation à prix abordable;
- Réduction de stationnements en surface;
- Rue pédestre;
- Réseau routier:
Encourager un haut niveau d'inter-connectivité avec les communautés existantes ;
Promouvoir la santé publique en augmentant l'activité physique.
- Transport en commun;
- Accès aux voisinages à proximité:
Prévoir des connections directes et sécuritaires pour piétons et cyclistes avec secteurs avoisinants.
- Accès aux parc et espaces publics:
Prévoir ½ acre pour 7 acres de développement = environ 6 acres.
- Accès aux activités plein air;
- Accès universel;
- Engagement et travail communautaire de proximité.

Conclusion

Requalification des quartiers et développement durable

Inspiré de l'approche de TOD (Transit Oriented Development) et des critères LEED for Neighborhood Development, le développement du présent projet repose sur une vision et une planification intégrées à long terme du secteur.

Dans un contexte global et de plus en plus concurrentiel, le développement durable doit être vu comme un facteur d'attrait, une stratégie de « branding », mais aussi comme un gage de compétitivité, de vitalité économique et d'une meilleure rentabilisation des investissements publics et privés.

