



Rapport de consultation publique

QUARTIER NAMUR-HIPPODROME



OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

**QUARTIER
NAMUR-HIPPODROME**

Rapport de consultation publique

Le 17 septembre 2020

Édition et diffusion

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

Télécopieur : 514 872-2556

ocpm.qc.ca

info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2020

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2020

ISBN 978-2-924750-87-2 (imprimé)

ISBN 978-2-924750-88-9 (PDF)

Le masculin est employé pour alléger le texte.

Tous les documents déposés durant le mandat de la commission ainsi que les enregistrements de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation aux bureaux de l'Office de consultation publique de Montréal.

Montréal, le 17 septembre 2020

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Benoit Dorais
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Objet : Rapport de consultation publique sur le quartier Namur-Hippodrome

Madame la Mairesse,
Monsieur le Président du comité exécutif,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) sur la consultation en amont visant à connaître les réactions et les attentes de la population concernant la vision et les principes mis de l'avant pour la création du quartier Namur-Hippodrome.

Ce projet vise à consolider ce secteur périphérique stratégique du centre-ville de l'agglomération, en y intensifiant et y diversifiant les activités urbaines. Par sa proximité à des points d'accès au transport collectif et son emplacement stratégique, ce secteur veut revoir sa vocation, initialement agricole puis hippique, pour devenir un véritable quartier mixte qui contribue aux objectifs de résilience écologique et de réduction de la place de la voiture en ville. Il s'agit néanmoins d'un territoire qui a donné lieu à de nombreuses concertations dans le passé et pour lequel de nombreuses contraintes existent.

Plus de 2 800 participations ont été enregistrées pendant les diverses étapes de la démarche. La commission a reçu et entendu 135 opinions et pris en considération les quelque 788 répondants au questionnaire en ligne. Rappelons que les séances d'audition des opinions se sont terminées le 19 février, soit quelques semaines avant la mise en place des mesures extraordinaires rendues nécessaires par l'épidémie mondiale de coronavirus que nous connaissons. L'analyse de la

commission n'a donc pas pu bénéficier de la lecture citoyenne du contexte qui prévaudra post-Covid-19, ou tenir compte des fluctuations potentielles de l'opinion publique sur plusieurs sujets abordés lors de la consultation.

Néanmoins, de l'avis de la commission, les cinq principes mis au jeu lors de la consultation reçoivent un accueil plutôt positif, mais différent selon que les points de vue sont exprimés d'une perspective métropolitaine ou locale. Le défi de faire cohabiter un quartier à faible empreinte écologique et carboneutre, propice à l'épanouissement d'une mixité de ménages et innovant, avec un environnement plus hostile traversé par de lourdes infrastructures de transport, aux prises avec d'énormes problèmes de congestion routière et bordé par un secteur industriel, suscite à la fois enthousiasme et inquiétudes sur le réalisme du projet. L'orientation visant à réduire considérablement la place de l'automobile pour favoriser le transport actif et collectif reçoit également un accueil mitigé, selon qu'on réside sur le territoire de la Ville de Montréal ou dans une des villes liées qui bordent le site.

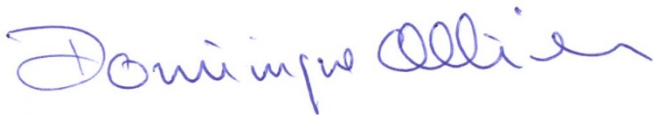
Les milieux économiques saluent ce projet porteur des valeurs du 21^e siècle, tout en s'interrogeant sur l'insertion du projet dans son milieu, sur sa viabilité économique et sur les modalités de la cohabitation envisagée. Une préoccupation partagée par la commission, qui estime qu'il manque encore beaucoup de données pour évaluer les chances de réussite d'un tel projet. Il lui apparaît néanmoins assez clairement que l'inhospitalité du milieu d'insertion, la congestion routière, les importantes sources de pollution, la quasi-absence d'espaces verts et d'équipements scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires, culturels et de santé, influenceront la capacité réelle du projet Namur-Hippodrome à atteindre ses objectifs. Le site Namur-Hippodrome n'est pas un microcosme isolé et protégé. Ces contraintes, jumelées à la construction de milliers de nouveaux logements à proximité et à la requalification pressentie du parc industriel de Mont-Royal, demanderont que la Ville utilise tous les moyens et les leviers à sa disposition pour étendre à un secteur élargi les objectifs socioéconomiques et les règles d'aménagement écoresponsables qu'elle adoptera dans Namur-Hippodrome, tout en s'assurant de mettre en place un ensemble d'actions écoresponsables pour atténuer la pression qu'imposera le milieu d'insertion sur le projet.

C'est avec cette réalité en tête que la commission, qui reconnaît le positionnement stratégique du secteur ainsi que ses défis, et qui salue la volonté exprimée par la Ville, fait une quarantaine de recommandations pour préciser la vision, célébrer le patrimoine, améliorer les déplacements et en faire un véritable milieu verdoyant, innovant et soucieux d'engager les communautés locales dans toutes les étapes de son développement.

L'Office rendra ce rapport public le 1^{er} octobre 2020, à moins que vous ne souhaitiez qu'il le fasse à une date plus rapprochée. De plus, si vous le jugez opportun, je pourrais me rendre disponible pour présenter le rapport aux élus concernés.

Je vous prie d'agréer, Madame la Mairesse et Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

La présidente,



Dominique Ollivier

DO/II

- c. c. Éric Alan Caldwell, responsable de l'urbanisme et la mobilité au comité exécutif
Sophie Mauzerolle, conseillère de ville et conseillère associée au comité exécutif et responsable de l'OCPM
Sue Montgomery, mairesse de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. L'objet de la consultation publique et de la démarche	3
1.1 Le quartier Namur-Hippodrome	3
1.1.1 Le contexte historique	5
1.2 La vision et les principes de mise en valeur pour le quartier Namur-Hippodrome.....	7
1.2.1 Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans sa communauté	7
1.2.2 Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles.....	8
1.2.3 La mobilité active et collective, assise d'un quartier ouvert sur la ville	8
1.2.4 Un réseau d'espaces verts et publics intégrés, à la base de l'organisation spatiale du quartier	9
1.2.5 Une identité du lieu renouvelée.....	10
1.3 Les projets dans le secteur élargi.....	10
1.3.1 Le raccordement du boulevard Cavendish.....	10
1.3.2 L'axe est-ouest du Réseau express vélo (REV)	11
1.3.3 Royalmount	11
1.3.4. Un éventail de projets immobiliers	11
1.4 Le dossier de documentation	12
1.4.1 Démarche participative sur l'avenir du site de l'ancien hippodrome - 2012-2013	13
1.4.2 Gestion des eaux sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre.....	13
1.4.3 Consultation publique sur les impacts du projet Royalmount - 2018	13
1.4.4 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 - 2018.....	14

1.4.5	Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane - 2019	14
1.4.6	Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables – 2019	14
1.4.7	Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics - 2019	15
1.4.8	Études sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de la station de métro Namur et franchissement de l'autoroute Décarie - 2019	15
1.5	La démarche de consultation.....	15
1.5.1	La séance d'information	16
1.5.2	Les ateliers de concertation	16
1.5.3	Le forum citoyen.....	17
1.5.4	Questionnaire	17
1.5.5	Opinions en ligne.....	17
1.5.6	Audition des opinions.....	17
2.	Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants	19
2.1	Contexte général de la consultation	19
2.2	Le milieu de vie	21
2.2.1	Le logement	22
2.2.2	Un possible embourgeoisement	26
2.2.3	Un quartier inclusif.....	27
2.2.4	La densité.....	28
2.2.5	L'architecture.....	29
2.2.6	Les usages.....	29
2.2.7	La zone industrielle.....	31
2.2.8	Les nuisances	32
2.3	La mobilité.....	32
2.3.1	La place de l'automobile dans le secteur Namur-De la Savane	33
2.3.2	Limiter le recours à l'automobile	34
2.3.3	Un cocktail de transports	37

2.3.4	L'accès aux stations de métro	38
2.3.5	Le transport collectif.....	40
2.3.6	Des solutions à l'enclavement.....	42
2.3.7	Le transport des marchandises	44
2.3.8	Une mobilité intégrée.....	46
2.4	Un quartier vert	46
2.4.1	La gestion de l'eau et des déchets	49
2.5	Les espaces verts et bleus.....	49
2.5.1	Un grand parc	51
2.5.2	Les corridors écologiques	52
2.5.3	L'agriculture urbaine	53
2.6	L'identité	54
2.7	La planification, la mise en œuvre et le rôle des parties prenantes.....	55
2.7.1	Le rôle des parties prenantes	56
2.7.2	Le financement.....	57
2.7.3	Le phasage du projet	58
3.	Les constats et l'analyse de la commission	59
3.1	Quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans sa communauté.....	64
3.1.1	Carboneutralité et coûts associés	64
3.1.2	Un projet urbain inscrit dans la nature	67
3.1.3	Le caractère architectural et la nature à la verticale.....	68
3.2	Milieu de vie complet	69
3.2.1	Le commerce et les abords de la station de métro Namur.....	70
3.2.2	Les équipements collectifs mutualisés.....	71
3.2.3	La forme urbaine	73
3.2.4	Une répartition équilibrée de logements sociaux, communautaires et abordables	74
3.3	La mobilité.....	76
3.3.1	Le raccordement du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon	78

3.3.2	La traverse de l'axe Décarie	79
3.3.3	Le transport collectif et l'interconnexion des réseaux.....	81
3.3.4	Le transport actif et l'interconnexion des réseaux.....	84
3.3.5	Le stationnement	85
3.3.6	Le transport des marchandises et la distribution.....	86
3.3.7	Problématique multimodale	87
3.4	Un réseau d'espaces verts et publics intégré.....	87
3.5	Identité.....	89
3.6	Gouvernance et engagement citoyen pour un projet pérenne	90
3.6.1	Consultation et participation citoyenne.....	91
3.6.2	Développement de vie communautaire.....	93
3.6.3	L'appropriation transitoire à l'appropriation durable de l'espace public	95
3.7	Mise en œuvre	96
3.7.1	L'entente liant la Ville au gouvernement du Québec	96
3.7.2	Le parc industriel de la Ville de Mont-Royal adjacent.....	97
	Conclusion	99
	Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat.....	103
	Annexe 2 – La documentation	107
	Annexe 3 – Les recommandations	115

Introduction

Le 2 octobre 2019, l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a reçu le mandat du comité exécutif de la Ville de Montréal de réaliser une consultation publique sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome.

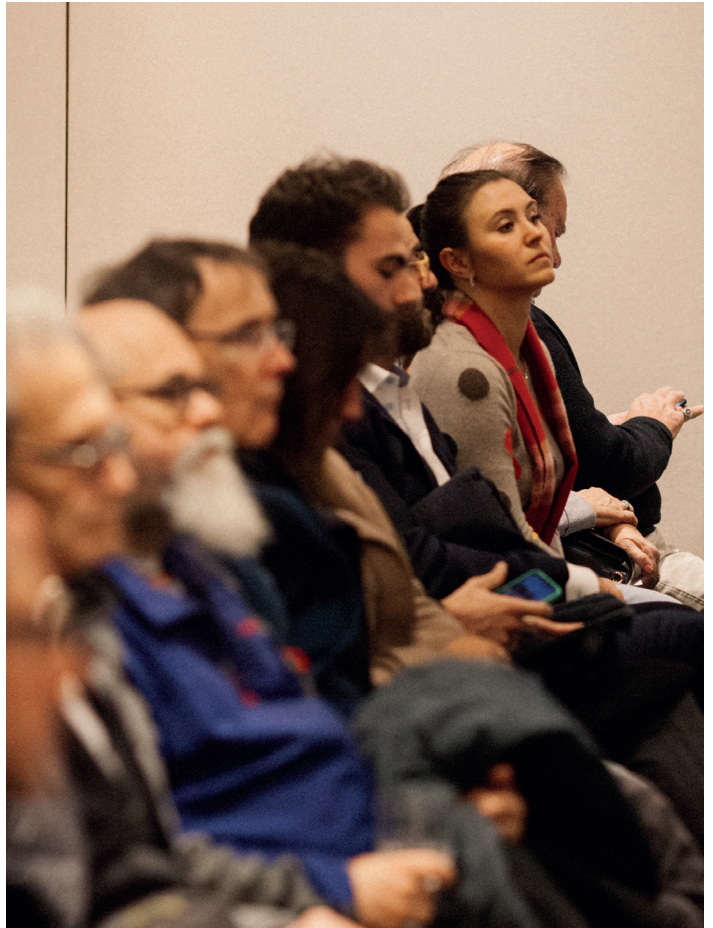
La présente consultation, dite d'amont, est une occasion d'échanger sur plusieurs enjeux et de nourrir la réflexion collective, pour ensuite permettre à l'administration municipale d'élaborer un concept d'aménagement du futur quartier en lien avec les opinions exprimées. Ce concept sera ensuite soumis à une nouvelle consultation.

Dans le cadre de son mandat, l'OCPM a élaboré une démarche de consultation comprenant diverses activités pour informer, stimuler la réflexion et recueillir l'opinion du plus grand nombre sur la vision et les principes de mise en valeur de la Ville de Montréal.

La commission nommée pour mener cette consultation est formée de Bruno Bergeron, président, de Danielle Landry, commissaire, et de Jacques Internoscia, commissaire. Des dépliants ont été distribués dans les environs du site de l'ancien hippodrome pour annoncer la consultation et inciter les résidents du secteur à la participation. Un peu plus de 2 800 participations ont été recensées dans le cadre de cet exercice.

La consultation s'est amorcée en novembre 2019 par la mise en ligne du dossier de documentation ainsi que par l'annonce de la démarche de consultation. Cette démarche est décrite au chapitre 1. Elle comprenait notamment une séance d'information, des ateliers de concertation, un forum citoyen, des ateliers créatifs, un questionnaire en ligne, des soirées d'audition des opinions et des opinions en ligne.

Ce rapport comporte trois chapitres. Le premier chapitre présente les principes de mise en valeur du futur quartier formulés par la Ville de Montréal, les principaux documents fournis par la Ville dans le cadre de la consultation, et la démarche de consultation réalisée par l'OCPM. Le second chapitre rassemble les préoccupations, les opinions et les suggestions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré à l'analyse de la commission et à ses recommandations.



1. L'objet de la consultation publique et de la démarche

Ce premier chapitre énonce les principes de mise en valeur envisagés par la Ville de Montréal dans le déploiement du futur quartier Namur-Hippodrome. Il décrit le secteur à partir des documents d'information fournis et présente les différentes activités réalisées tout au long du processus.

1.1 Le quartier Namur-Hippodrome

Le territoire de Namur-Hippodrome est composé du site de l'ancien hippodrome (46 ha) et des abords de la station de métro Namur, pour une superficie totale de 75 hectares (0,75 km²)¹. Il est bordé à l'est par l'avenue Mountain Sights, au sud et à l'ouest par les emprises ferroviaires du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), et au nord par la Ville de Mont-Royal. La portion du territoire avoisinant l'autoroute Décarie comprend plusieurs commerces et terrains de stationnement, ainsi que deux stationnements incitatifs sous la responsabilité de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Figure 1 : Carte du territoire



Source : doc. 3.1, p. 14

Le site Namur-Hippodrome est compris dans le secteur de planification Namur-De la Savane. D'une superficie d'environ 7 km² (ou 700 ha), ce secteur est inscrit au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal,

¹ L'Atelier Urbain, Rapport synthèse – Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics - 2019, doc. 3.18, p. 7

au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, ainsi qu'au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal en tant que secteur de planification détaillée, sous l'appellation « *Décarie - Cavendish - Jean-Talon Ouest* ».

Figure 2 : Carte du secteur de planification Namur-De la Savane



Source : Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 13

L'affectation ou la vocation du site du futur quartier Namur-Hippodrome n'est actuellement pas la même selon les divers documents de planification. Sur la carte d'utilisation du sol (2016) du PMAD, le site est identifié comme ayant une vocation commerciale. La carte des grandes affectations du territoire du Schéma d'aménagement montre une vocation à dominante résidentielle pour le site de l'ancien hippodrome et des activités diversifiées pour les abords de Décarie. Dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, la carte des affectations du sol identifie

le site de l'ancien hippodrome comme un secteur mixte, et les abords de Décarie, comme un secteur d'activités diversifiées.

De manière générale, le secteur Namur-De la Savane est caractérisé par la présence de plusieurs infrastructures de transport majeures, parmi lesquelles l'échangeur Décarie, l'autoroute Métropolitaine, ainsi que des infrastructures ferroviaires difficilement franchissables. Cet environnement voué aux transports motorisés est considéré comme un vaste îlot de chaleur. L'échangeur Décarie reçoit 360 000 voitures et camions par jour. L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé depuis et vers le secteur.

Les infrastructures de transport et la proximité de l'aéroport confèrent au secteur une position économiquement stratégique. Pour cette raison, il est identifié au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal comme l'un des six secteurs de planification stratégique. Le secteur abrite plus de 30 000 emplois, dont 80 % dans le secteur tertiaire, en plus d'inclure divers sous-secteurs à vocation industrielle tels que la Cité scientifique, la zone industrielle de Mont-Royal et la frange industrielle de l'arrondissement de Saint-Laurent. La zone industrielle de Mont-Royal, qui trace la limite nord de Namur-Hippodrome, regroupe à elle seule 14 000 emplois dans 500 entreprises.

En plus des fonctions économiques, le secteur Namur-De la Savane accueille environ 12 700 résidents répartis dans trois sous-secteurs : Saint-Laurent, les abords de Décarie et Côte-Saint-Luc. Les trois sous-secteurs présentent des disparités, notamment en ce qui a trait au revenu moyen des ménages. La majeure partie des résidents du secteur sont issus de l'immigration, ayant pour principales origines l'Iran, le Maroc, les Philippines, la Roumanie et la Chine².

1.1.1 Le contexte historique

Jusque dans les années 1930, le secteur Namur-De la Savane accueille des activités agricoles. On y cultive notamment des pommes, des poires, des prunes, des cerises, des gadelles, des fraises, des framboises et des melons.

Plusieurs parties de lot, anciennement des terres agricoles, sont achetées pour le *Montreal Jockey Club* en 1906, et l'hippodrome Blue Bonnets est inauguré l'année suivante. Le secteur encore principalement agricole est facilement accessible grâce à une ligne de tramway – la *Blue Bonnets Loop* – qui décrit une boucle d'environ 2 km. Cette ligne a été implantée spécialement pour desservir le site de l'hippodrome. Grâce au tramway, le site est joignable en moins de 25 minutes à partir du centre-ville.

Le plan d'ensemble ayant servi à l'aménagement de l'hippodrome de Montréal s'inspire de celui de Saratoga, dans l'État de New York. L'estrade est implantée de manière à offrir des vues sur le mont Royal. Au fil des ans, le site subit plusieurs réaménagements. Des travaux de modernisation

² Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 34-35

sont entrepris à la fin des années 1950, dont la construction d'un paddock, d'un restaurant, d'un nouveau *club-house* et d'écuries faisant passer de 500 à 1 000 le nombre de chevaux en résidence sur le site. Puis, dans les années 1960, l'installation d'un téléchronomètre, l'amélioration de l'éclairage de la piste, l'ajout d'un *photo-finish* et la révision de la longueur de la piste complètent le tout.

Le territoire connaît une véritable poussée d'urbanisation au cours des décennies 1950 et 1960. Après le retrait du tramway en 1950, la généralisation de l'automobile et des infrastructures qui lui sont dédiées, telles que l'échangeur Décarie, transforment le paysage. L'élargissement du boulevard Décarie en autoroute accélère le développement industriel et commercial du secteur. L'arrivée du métro au cours des années 1980 aura peu d'influence sur son développement.

Une nouvelle vague de réaménagements est entreprise à l'hippodrome au tournant du millénaire. Malgré ces investissements, l'hippodrome ferme ses portes en 2009, après 102 ans d'activités.

Quelques dates importantes :

1906 :	Construction de l'embranchement de la ligne Cartierville (Blue Bonnets Loop) vers le site de l'hippodrome Blue Bonnets
1907 :	Ouverture de l'hippodrome
1950 :	Arrêt du service de tramway à Blue Bonnets
1967 :	Transformation du boulevard Décarie en autoroute
1984 :	Inauguration de la station de métro Namur
1999 :	Réaménagement de l'avenue Clanranald et prolongement de la rue Jean-Talon Ouest au-delà du boulevard Décarie
2009 :	Fermeture de l'hippodrome
2017 :	Cession du terrain de l'ancien hippodrome par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal
2018 :	Démolition des bâtiments de l'ancien hippodrome

En 2017, le gouvernement du Québec cède le terrain de l'ancien hippodrome à la Ville de Montréal. L'Acte de cession³ du terrain prévoit plusieurs conditions⁴, dont :

- la déconstruction des bâtiments;
- l'inscription du raccordement du boulevard Cavendish au Plan de transport et au Programme triennal d'immobilisations (PTI);
- le partage des revenus de vente des terrains;
- l'adoption d'un zonage et le début de la vente des terrains au plus tard en 2023.

³ Acte de cession entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, doc. 3.16

⁴ Ville de Montréal, Présentation du 20 novembre 2019, doc. 3.17, p. 10

1.2 La vision et les principes de mise en valeur pour le quartier Namur-Hippodrome

Bien que le mandat de consultation porte sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome, le document présenté par la Ville ne comporte pas à proprement parler d'énoncé de vision. Pour leur part, les cinq principes devant guider le déploiement du quartier sont le fruit d'une réflexion entamée en 2009, année où les activités hippiques ont cessé sur le site de l'hippodrome. Le document de présentation de la Ville de Montréal indique que cette réflexion a été nourrie « [...] *par la succession d'analyses et d'études ainsi que par les diverses démarches et activités de concertation, qui ont permis de mieux comprendre et appréhender ce territoire*⁵. »

La Ville énonce trois grands défis auxquels elle devra faire face dans la planification du quartier Namur-Hippodrome : l'amélioration préalable des conditions de mobilité dans le secteur Namur-De la Savane, la mise en œuvre d'un projet urbain complexe et à grand déploiement sur le site Namur-Hippodrome, et l'inscription de ce futur quartier dans la transition écologique.

1.2.1 Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans sa communauté

Par ce premier principe, la Ville de Montréal propose que le futur quartier Namur-Hippodrome participe à la réduction de l'empreinte écologique, à la transition écologique, à l'atteinte de la carboneutralité, ainsi qu'à l'utilisation et au développement de techniques innovantes, le tout en recourant à une approche d'écoquartier impliquant la communauté.

Pour la Ville, ce principe⁶ se refléterait dans :

- L'aménagement d'un quartier avec un objectif de carboneutralité et centré sur la mobilité durable, notamment les transports actif et collectif;
- La recherche de la qualité, de l'évocation et de l'audace en matière d'aménagement, de design urbain et d'architecture par le recours à l'émulation des idées (concours, appels à projets, appels à propositions);
- L'engagement citoyen et civique dans la vie de quartier ainsi que tout au long des différentes phases de son déploiement;
- Le verdissement massif permettant de réduire les îlots de chaleur et d'améliorer la qualité de l'air;
- Le recours aux énergies propres dans les domaines de la mobilité;
- L'implantation d'un dispositif de distribution pour le chauffage et le refroidissement des bâtiments;
- L'efficacité énergétique des bâtiments;
- La gestion sur site, le tri sélectif et le recyclage des matières résiduelles;

⁵ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 17

⁶ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 19

- La réduction de la consommation d'eau par le recours à la réutilisation de l'eau de pluie, à l'irrigation, au recyclage des eaux grises et aux appareils à faible débit;
- L'obtention de certifications environnementales pour les bâtiments et les aménagements extérieurs.

1.2.2 Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles

Par ce second principe, la Ville souhaite créer un quartier où il est possible d'habiter, de travailler, d'avoir accès à des services et à des loisirs. Le quartier serait un milieu de vie mixte, inclusif et multigénérationnel, conçu pour une population plurielle et diversifiée.

Ce principe⁷ se refléterait dans :

- La proximité des lieux d'habitation avec les lieux d'emploi et de commerces par la présence de petites entreprises, d'ateliers et de bureaux, répartis adéquatement dans le quartier;
- L'offre et la concentration d'équipements collectifs mutualisés et d'espaces publics de qualité, comme lieux d'ancrage de la vie de quartier;
- La grande variété des typologies d'habitation se traduisant par une forme urbaine et des hauteurs modulées, en lien avec la vocation et la hiérarchisation des espaces publics et la desserte en mobilité collective;
- La part importante et la répartition équilibrée de logements sociaux, communautaires et abordables;
- L'offre significative de logements destinés aux familles avec enfants, adaptés à leurs besoins;
- Les aménagements de qualité et sécuritaires, notamment des espaces publics, adaptés et qui peuvent évoluer selon les besoins d'une population plurielle et diversifiée;
- Le retour à la rue de quartier comme espace de la mobilité, de la vitalité commerciale et des interactions sociales;
- La transformation des abords de Namur en un pôle attracteur et principal accès au quartier par l'intensité des activités urbaines, facilitant tant les déplacements actif et collectif que l'accès au métro, et permettant l'arrêt pour y travailler, magasiner ou se divertir.

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

Ce troisième principe suggère une mobilité repensée, liée à des aménagements centrés sur des parcours piétons agréables et fonctionnels, avec l'accès au métro Namur comme point d'ancrage. Étant donné la présence de barrières physiques qui contribuent à l'enclavement du secteur, le

⁷ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 21

document de présentation propose de revoir l'accessibilité du futur quartier et de le connecter au reste de la ville.

Ce principe⁸ se refléterait dans :

- L'aménagement de nouveaux liens physiques rétablissant l'ouverture du quartier sur la ville et offrant de nouvelles possibilités pour les déplacements;
- L'aménagement du domaine public et la gestion du stationnement limitant l'utilisation de l'automobile;
- Les parcours orientés vers les déplacements collectifs repositionnant le quartier comme une destination et permettant de rejoindre facilement les différentes parties de la ville;
- La reconfiguration des abords de la station de métro Namur, de façon à y redéfinir la mobilité et la place du piéton;
- L'aménagement d'un franchissement du corridor autoroutier dans l'axe de la rue Jean-Talon Ouest et articulé autour de la station de métro, véritable agrafe urbaine, permettant de relier de façon conviviale les quartiers de part et d'autre;
- Le partage de la rue permettant une cohabitation harmonieuse des usagers;
- La présence accrue de mobiliers urbains dans les parcours de mobilité, favorisant la qualité de l'expérience dans les déplacements;
- L'aménagement d'une multitude de passages et de venelles, à travers les îlots du quartier, de façon à prioriser les déplacements actifs, et ce, en toute saison;
- L'implantation de pôles de mobilité offrant un cocktail de modes alternatifs de déplacement (autopartage, vélos et autres modes en libre-service, bornes électriques, véhicules innovants);
- L'aménagement de parcours et l'offre de services de mobilité répondant aux besoins d'une population diversifiée, celle à mobilité réduite particulièrement.

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

Par ce quatrième principe, la Ville désire déployer un réseau d'espaces verts dont les composantes naturelles (eau, faune et flore) percoleraient dans le quartier.

Ce principe⁹ se refléterait dans :

- La consolidation et l'aménagement d'une bande verte ceinturant le quartier le long des voies ferrées, assise d'une trame verte et bleue et amorce d'un vaste corridor vert est-ouest;
- L'aménagement de parcours verdoyants et naturalisés, ponctués de lieux publics;
- L'aménagement de rues, passages, noues et rues partagées permettant le déploiement de la végétation dans le quartier;

⁸ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 23

⁹ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 25

- La mise en place d'un dispositif de gestion écologique des eaux de ruissellement contribuant à la réutilisation de l'eau et à la résilience du quartier;
- Le déploiement différencié des espaces publics, permettant d'en lire la hiérarchie selon le milieu desservi;
- Le caractère multifonctionnel de l'espace public, permettant de répondre adéquatement aux besoins variés des résidents dans leur pluralité, et ce, de nuit comme de jour, et l'hiver comme l'été;
- Des aménagements privilégiant l'expérience de l'utilisateur et les vues vers le mont Royal.

1.2.5 Une identité du lieu renouvelée

Le document de présentation de la Ville reconnaît, par ce cinquième principe, l'héritage agricole et hippique du site. Il propose de mettre en scène ses attributs, comme le tracé de l'anneau et les dégagements visuels sur la montagne.

Ce principe¹⁰ se refléterait dans :

- Les aménagements mettant en relief la singularité du quartier puisée en partie dans son héritage. La figure de l'anneau participe ainsi à forger la nouvelle identité du quartier;
- Un art public réinterprétant le passé du secteur et dialoguant avec le vécu du nouveau quartier et de ses résidents;
- L'évocation et la reconnaissance des activités hippiques grâce à la toponymie de certaines rues et de certains lieux publics;
- La mise en scène des principaux points d'intérêt, dont le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph, par des percées visuelles, préservant le rapport du quartier à la ville;
- Le déploiement d'une agriculture urbaine saine, éducative et nourricière contribuant au rappel de l'héritage agricole du secteur.

1.3 Les projets dans le secteur élargi

1.3.1 Le raccordement du boulevard Cavendish

Le raccordement du boulevard Cavendish est une condition de la cession du site de l'ancien hippodrome par le gouvernement du Québec à la Ville de Montréal¹¹. Alors que ce raccordement fait l'objet de discussions depuis des décennies, la Ville compte le repenser et le réaliser « *pour*

¹⁰ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 27

¹¹ Acte de cession entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal – 2017, doc. 3.16, p. 11

*qu'il s'inscrive dans le paradigme de la mobilité du 21^e siècle, soit celle de la mobilité collective et active*¹². » Le projet se partage en trois lots de travaux :

- Le lot 1 consiste à relier la partie nord du boulevard Cavendish dans l'arrondissement de Saint-Laurent à l'avenue Royalmount et à la rue Paré dans le secteur industriel de Mont-Royal;
- Le lot 2 prévoit de relier les ouvrages du lot 1 à la partie sud du boulevard Cavendish sur le territoire de Côte-Saint-Luc, à travers la gare de triage du CP;
- Le lot 3 consiste à poursuivre le lien routier en s'arrimant à la trame de rues existante pour donner accès au site Namur-Hippodrome¹³.

1.3.2 L'axe est-ouest du Réseau express vélo (REV)¹⁴

Le REV est décrit par la Ville comme une infrastructure cyclable de grande capacité offrant des liaisons entre les grands pôles d'activités et les principaux pôles de transport collectif. Bien que son implantation soit prévue dans l'axe Cavendish et dans l'axe est-ouest reliant Namur-Hippodrome à l'arrondissement d'Anjou, certaines validations techniques restent à réaliser avant d'en préciser l'aménagement.

1.3.3 Royalmount¹⁵

Localisé dans le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal, au sud-ouest de l'intersection des autoroutes Décarie et Métropolitaine, Royalmount est un projet de centre commercial incluant des bureaux, des hôtels et des infrastructures de divertissement, sur une surface d'environ 20 hectares. Le projet prévoit le franchissement de l'autoroute Décarie entre le complexe immobilier et la station de métro De la Savane, par le biais d'une passerelle à l'intention des piétons et des cyclistes. À la suite d'une consultation publique sur les impacts de Royalmount réalisée par la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation en 2015, le promoteur Carbonleo a présenté une nouvelle version de son projet, comprenant un volet résidentiel de 6 000 logements¹⁶ (voir 1.4.3).

1.3.4 Un éventail de projets immobiliers

S'additionnant au quartier Namur-Hippodrome et à Royalmount, de nombreux projets immobiliers, tels que le Triangle et le Westbury, sont en cours de réalisation ou planifiés dans le secteur Namur-De la Savane et ses environs immédiats, ou feront l'objet d'importantes requalifications, comme le Carré Décarie et le Mail Cavendish¹⁷. Outre les surfaces destinées aux

¹² Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 46

¹³ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 46

¹⁴ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 47

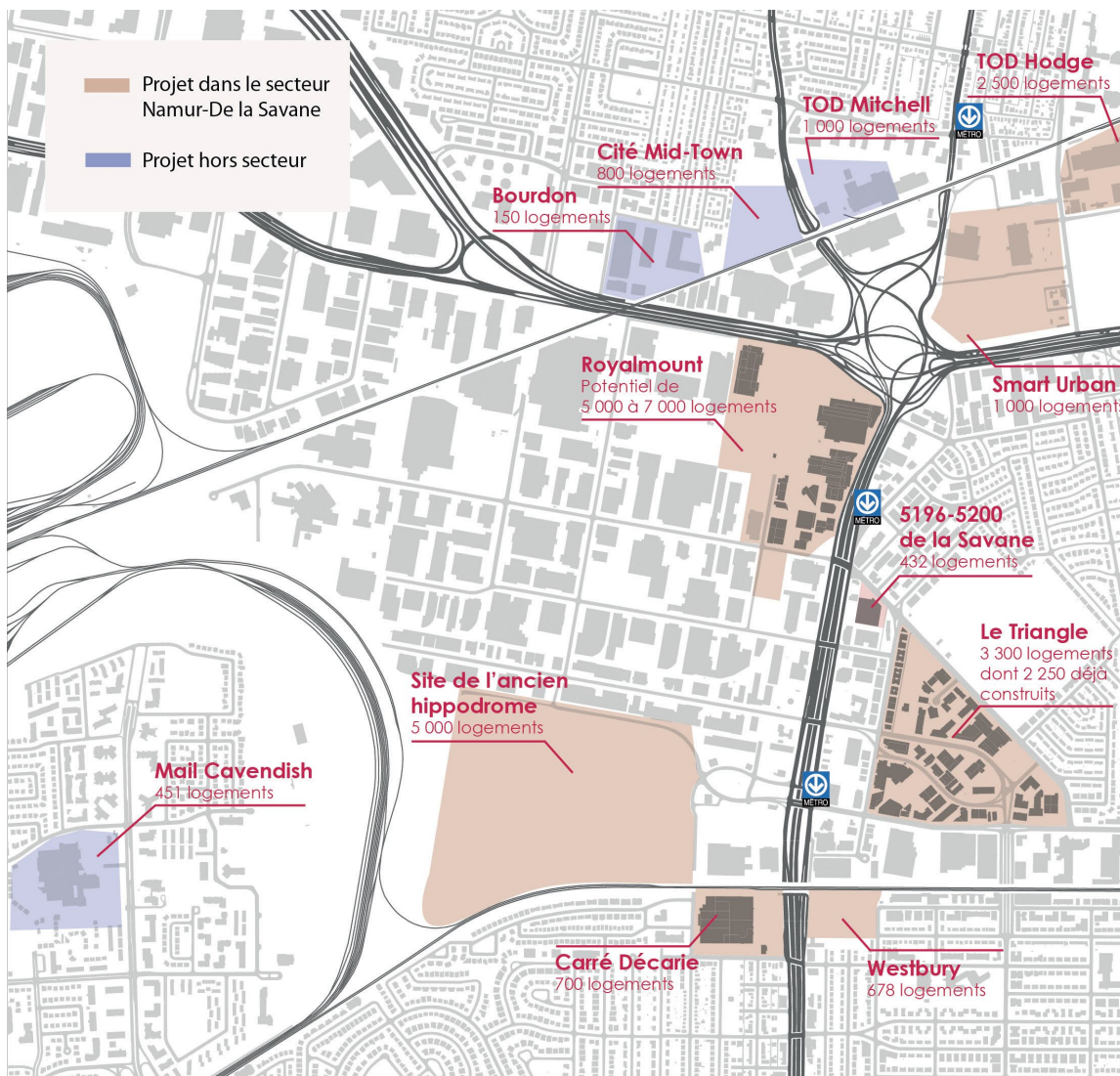
¹⁵ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 48

¹⁶ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 48; Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 29

¹⁷ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 48

commerces, aux services et aux bureaux, un peu plus de 15 000 nouveaux logements sont donc attendus sur ce territoire au cours des prochaines années¹⁸.

Figure 3 : Projets en cours ou planifiés dans le secteur Namur-De la Savane et ses environs immédiats



Source : Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane – 2019, document 3.5, p. 26

1.4 Le dossier de documentation

La Ville présente divers rapports d'études et documents pour rendre compte de sa réflexion en amont de la planification du projet Namur-Hippodrome. La liste complète de cette documentation est disponible à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/hippodrome/documentation>.

¹⁸ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 31

1.4.1 Démarche participative sur l’avenir du site de l’ancien hippodrome – 2012-2013¹⁹

À l’automne 2012, au lendemain de l’entente de principe conclue entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal concernant la cession du site de l’hippodrome, la Ville entend préciser et partager ses intentions pour l’aménagement d’un nouveau quartier à cet endroit. Elle réalise une série d’activités de concertation avec les parties prenantes d’un tel projet (personnes et entreprises intéressées, organismes locaux, groupes d’intérêt, institutions publiques), la population montréalaise, de même qu’avec une cinquantaine d’experts nationaux et internationaux, afin de recueillir leurs préoccupations, réflexions et recommandations.

Parmi les idées retenues, on retrouve le fait de placer le bien-être de la population résidente comme priorité du projet, de favoriser son appropriation collective très tôt dans la démarche, de prendre en compte le secteur élargi afin d’assurer la cohérence de l’occupation du territoire et du développement économique, et d’adapter la gouvernance et la stratégie financière à la complexité du projet²⁰.

1.4.2 Gestion des eaux sur le site de l’ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre – 2015²¹

Ce rapport est le fruit d’une collaboration entre le Service de l’eau de la Ville de Montréal, le Service des grands parcs, du verdissement et du Mont-Royal, le Service de l’environnement et le Service de la mise en valeur du territoire. Ses objectifs consistent à formuler une stratégie de gestion intégrée des eaux pour le site de l’hippodrome en vue de sa mise en valeur, et d’explorer le potentiel de réhabilitation du bassin Saint-Pierre pour y acheminer une partie des eaux de ruissellement, dans une perspective écologique et de viabilité économique²².

1.4.3 Consultation publique sur les impacts du projet Royalmount – 2018²³

En 2018, le promoteur Carbonleo communique son intention d’ajouter une composante résidentielle à son projet Royalmount. La Ville de Montréal mandate alors la Commission sur le développement économique et urbain et l’habitation pour réaliser une nouvelle consultation publique sur les impacts du projet²⁴ (la première a eu lieu en 2015). Le rapport émis par la commission recommande de redéfinir le projet Royalmount afin qu’il réponde aux besoins de la population montréalaise en matière de mobilité, d’habitation, d’urbanisme, de développement économique, de commerce de proximité et d’offre culturelle²⁵.

¹⁹ Démarche participative sur l’avenir du site de l’ancien hippodrome – 2012-2013, doc. 3.2

²⁰ Démarche participative sur l’avenir du site de l’ancien hippodrome – 2012-2013, doc. 3.2, p. 4-6

²¹ Gestion des eaux sur le site de l’ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre – 2015, doc. 3.13

²² Gestion des eaux sur le site de l’ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre – 2015, doc. 3.13, p. 1

²³ Consultation publique sur les impacts du projet Royalmount – 2018, doc. 3.4

²⁴ Commission sur le développement économique et urbain et l’habitation, Rapport d’étude et recommandations, Examen public : Les impacts du projet Royalmount, février 2019, p. 5

²⁵ Consultation publique sur les impacts du projet Royalmount – 2018, doc. 3.4

1.4.4 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 – 2018²⁶

L'étude réalisée par AECOM a pour but de définir une vision stratégique globale de la mobilité et des déplacements dans le secteur Namur-De la Savane. Ses objectifs consistent à cerner les besoins en déplacements actuels et futurs en tenant compte des projets majeurs en cours ou en planification, à cerner les enjeux et les problématiques du secteur en regard des orientations élaborées par la Ville (ex. : privilégier les transports collectifs et actifs, limiter la présence de la circulation véhiculaire), ainsi qu'à proposer des interventions selon les divers modes de transport.

1.4.5 Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane – 2019²⁷

Le Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane allie des représentants du ministère des Transports (MTQ), du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), de la Ville de Montréal, de la Ville de Mont-Royal, de l'Association des municipalités de banlieue (AMB), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la Société de transport de Montréal (STM). Son mandat est de déterminer les besoins en mobilité aux abords de l'échangeur Décarie. Les recommandations présentées dans son rapport visent, grâce à des actions intégrées et complémentaires, à « *améliorer la situation de forte congestion actuelle en désenclavant le secteur et en accroissant vigoureusement les services de transport collectif, tout en proposant des conditions qui faciliteraient la requalification urbaine et durable du secteur stratégique de Namur-De la Savane*²⁸. »

1.4.6 Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables – 2019²⁹

Se basant sur l'exemple de quartiers durables à Bordeaux, Nantes et Rennes (France), Malmö (Suède) et Londres (Angleterre), la firme d'aménagement urbain et paysager Civiliti et la coopérative de travail l'Enclume tentent d'approfondir la réflexion sur les caractéristiques innovantes de ces quartiers et leurs contextes de mise en œuvre. Elles tâchent d'identifier les contraintes et les défis posés par l'application de ces pratiques au contexte du site de l'ancien hippodrome de Montréal.

²⁶ AECOM, 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 – 2018, doc. 3.6

²⁷ Rapport du groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane, doc. 3.5

²⁸ Rapport du groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 3

²⁹ Enclume, Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables – 2019, doc. 3.8

Pour les consultants, un quartier durable doit :

- « respecter le milieu naturel d'accueil, et y ajouter les plus hauts niveaux de standards environnementaux pour la gestion des bâtiments, des énergies, de l'eau et des matières résiduelles, et ce, tant pour la phase de construction que pour le fonctionnement;
- offrir un vaste choix de modèles d'habitation, une mixité sociale et des opportunités de participation et d'intégration du citoyen;
- mettre en place des conditions propices à une forte dynamique de quartier, soit le développement d'activités économiques de proximité, circulaires et solidaires³⁰. »

1.4.7 Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics – 2019³¹

Dans un esprit similaire, la firme d'aménagement, d'urbanisme et de design l'Atelier Urbain a identifié quatre projets de redéveloppement urbain à Toronto et Edmonton (Canada), Nantes (France) et Malmö (Suède), dont les pratiques en matière d'intégration des équipements publics pouvaient servir d'inspiration dans la planification du quartier Namur-Hippodrome. Les équipements publics correspondent aux équipements du milieu municipal (équipements culturels, récréatifs et sportifs, parcs et espaces verts), du milieu scolaire, et de la santé et des services sociaux.

1.4.8 Étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de la station de métro Namur et franchissement de l'autoroute Décarie – 2019³²

La firme 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 de franchissement de l'autoroute Décarie le long des axes Jean-Talon Ouest et des Jockeys. Les aménagements proposés visent à bonifier le domaine public, à favoriser la mobilité active et à diversifier les activités urbaines sur ce territoire.

1.5 La démarche de consultation

Les activités réalisées par l'OCPM dans le cadre de cette consultation s'adressaient à une diversité de publics et de parties prenantes au projet Namur-Hippodrome.

³⁰ Enclume, Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables – 2019, doc. 3.8, p. 8

³¹ L'Atelier Urbain, Rapport synthèse – Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics (2019), doc. 3.18

³² Fahey, Étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de Namur et franchissement de l'autoroute Décarie (2019), doc. 3.9

Tableau 1 : synthèse de la participation

Activité	Date	Nombre de participants
Questionnaire en ligne	19 novembre 2019 au 19 février 2020	788
Séance d'information Sur place	20 novembre 2019	128
En ligne (en direct et en différé)		573
Ateliers de concertation (sur invitation)	3 et 4 décembre 2019	37
Forum citoyen Sur place	23 janvier 2020	195
En ligne (en direct et en différé)		829
Atelier créatif – innovation	23 janvier 2020	12
Atelier créatif – milieu de vie	23 janvier 2020	25
Atelier créatif – mobilité	23 janvier 2020	13
Séances d'audition des opinions (assistance)	13, 14 et 17 février 2020	118
Mémoires déposés avec présentation		27
Interventions sans dépôt de mémoire		9
Mémoires déposés sans présentation	19 janvier au 19 février 2020	40
Opinions recueillies en ligne		57
		1 851

1.5.1 La séance d'information

La séance d'information a eu lieu le 20 novembre 2019 à l'hôtel Ruby Foo's, près de la station de métro Namur. Près de 130 personnes ont assisté à cette soirée au cours de laquelle la Ville a présenté sa vision pour le futur quartier Namur-Hippodrome. Une trentaine de personnes ont posé des questions aux représentants de la Ville. Plus de 570 personnes ont visionné la séance en webdiffusion ou en différé.

La transcription ainsi que le lien pour visionner la webdiffusion sont accessibles à partir du site web de l'OCPM³³.

1.5.2 Les ateliers de concertation

Deux ateliers de concertation sur invitation ont été organisés. Le premier, qui portait sur les activités économiques et commerciales, a eu lieu le 3 décembre 2019. Vingt-trois personnes ont répondu à l'invitation de la commission. Le second s'est déroulé le 4 décembre 2019 et portait sur la mobilité et la connectivité. Quatorze personnes étaient présentes. Pour chacun de ces ateliers, un compte-rendu est disponible sur le site web de l'OCPM³⁴.

³³ Transcription de la séance d'information, doc. 6.1; Lien pour la webdiffusion, doc. 6.1.1

³⁴ Comptes-rendus des ateliers de concertation, documents 5.3.2 et 5.4.2

1.5.3 Le forum citoyen

Un forum citoyen intitulé « *Quartier innovant et durable* » a été organisé le 23 janvier 2020, en après-midi et en soirée, à l'hôtel Ruby Foo's. Cet événement avait pour objectif de nourrir et de stimuler la réflexion collective sur la vision et les principes mis au jeu par la Ville de Montréal.

Le forum s'est ouvert par la conférence de Karine Gessner, Directrice Habitat et Politique de la Ville de Bordeaux en France. Madame Gessner a présenté les grandes lignes de la politique bordelaise en matière de logements sociaux dans les projets de nouveaux quartiers et de renouvellement urbain. Le reste de l'après-midi a été occupé par des conférences et des panels de discussion, tandis que la soirée s'est amorcée par trois mini-conférences suivies d'ateliers créatifs. Le programme complet du forum se trouve sur le site de la consultation. Toutes les présentations des conférenciers et panélistes, les transcriptions, les liens pour visionner les webdiffusions ainsi que les comptes-rendus des ateliers, sont disponibles dans le dossier de documentation sur la page web de la consultation.

L'événement a attiré 195 personnes. Les conférences ont été visionnées par 829 personnes en webdiffusion ou en différé. Cinquante personnes ont participé à l'un ou l'autre des ateliers créatifs thématiques de la soirée.

1.5.4 Questionnaire

Entre le 19 novembre 2019 et le 19 février 2020, un questionnaire de six questions a permis à 788 personnes de s'exprimer sur les caractéristiques à prioriser pour le futur quartier ainsi que sur l'attractivité des principes de mise en œuvre formulés par la Ville.

1.5.5 Opinions en ligne

Du 19 janvier au 19 février 2020, une série de questions ouvertes, préparées par les commissaires et regroupées en six thématiques, a offert aux participants la possibilité de s'exprimer en ligne sur les sujets suivants : quartier vert, milieu de vie, mobilité, espaces verts, identité du quartier, et autres. Cinquante-sept opinions ont ainsi été recueillies.

1.5.6 Audition des opinions

La démarche de consultation s'est terminée par la tenue de quatre séances d'audition des opinions, les 13, 14 et 17 février 2020.

Ces séances ont été l'occasion pour tous ceux qui le désiraient de présenter leurs opinions concernant le futur quartier Namur-Hippodrome devant la commission. Les séances du 13 et du 14 février ont eu lieu aux bureaux de l'OCPM, tandis que les deux séances du 17 février se sont déroulées à l'hôtel Ruby Foo's, dans le quartier Côte-des-Neiges.



2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

Ce deuxième chapitre propose un portrait des préoccupations, des attentes, des opinions, des propositions et des recommandations présentées par les participants aux différentes étapes de la consultation. Il ne présente pas le détail de chacune des opinions lues et analysées par la commission, mais fait état des grandes lignes et tendances qui se dégagent de l'exercice. On peut consulter en tout temps l'ensemble des contributions reçues sur le site web de l'OCPM :

<https://ocpm.qc.ca/fr/hippodrome/documentation>

Le portrait qui suit est basé sur les mémoires déposés, présentés ou non devant la commission, les opinions thématiques reçues en ligne, les comptes-rendus des ateliers de concertation et des ateliers créatifs, ainsi que l'analyse des réponses au questionnaire en ligne.

2.1 Contexte général de la consultation

De manière générale, la proposition d'aménagement du futur quartier Namur-Hippodrome formulée par la Ville de Montréal est bien accueillie par les participants³⁵. La majorité des commentaires recueillis proposent des bonifications aux principes mis de l'avant par la Ville et établissent les priorités de développement pour ce site convoité de longue date par les groupes communautaires de Côte-des-Neiges pour la construction de logements.

À l'instar de l'Ordre des architectes du Québec (OAQ) et de l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ), plusieurs groupes, organismes et participants « [...] saluent d'emblée la vision ambitieuse que la Ville de Montréal propose pour faire du nouveau quartier Namur-Hippodrome un milieu de vie durable, inclusif et où il fait bon vivre. Cette vision répond aux enjeux actuels que sont l'urgence climatique, la crise du logement, l'étalement urbain et la recherche d'harmonie au sein de la diversité montréalaise. La présente consultation publique en amont du projet, le désir d'exemplarité de la Ville et sa volonté d'innovation sont de bon augure pour la réussite de ce projet³⁶. » La Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM) voit aussi de manière positive le désir de la Ville de créer un quartier reconnu pour son caractère inclusif et novateur³⁷. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain estime « que le quartier qui naîtra de l'hippodrome doit exemplifier un modèle de développement avant-gardiste, qui pourra contribuer à définir les meilleures pratiques à l'échelle internationale³⁸. »

Pour plusieurs groupes et organismes, la maîtrise foncière par la Ville de Montréal du « dernier³⁹ » terrain vacant d'une telle superficie constitue une opportunité à saisir afin de

³⁵ Synthèse du questionnaire en ligne, doc. 5.6.1.2, p. 12 et 19; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 3; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 2

³⁶ Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 5

³⁷ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 8

³⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 6

³⁹ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 7

développer un quartier exemplaire et audacieux, tant en matière de mobilité, d'aménagements durables, d'innovations et de connectivité des milieux naturels, qu'en matière d'habitation, grâce à l'inclusion de logements sociaux et communautaires⁴⁰. En ce sens, un organisme souligne que « *la transition écologique est un processus complexe et que l'approche écoquartier peut constituer une réponse pertinente en termes de planification urbaine pour répondre à la fois à l'enjeu d'urgence climatique et à celui de crise montréalaise du logement*⁴¹. » Des citoyens souhaitent un quartier sous le sceau de la résilience⁴², un modèle de vie saine⁴³ où chacun se sentirait « *partie prenante des efforts contre les changements climatiques et pour le respect de la terre et de l'environnement*⁴⁴. »

Tout en étant d'accord avec les principes formulés par la Ville, les groupes communautaires insistent sur le fait que les objectifs de création d'un quartier vert ne doivent pas être appliqués au détriment des autres enjeux, en particulier celui du logement. La Corporation de développement communautaire (CDC) de Côte-des-Neiges, qui mène des actions depuis 1991 pour l'intégration de logement social sur le site de l'Hippodrome, espère que « *cette vision saura se concrétiser sans l'exclusion d'une mixité sociale et fonctionnelle s'appuyant sur une présence majeure de logements sociaux et réellement abordables au bénéfice de la communauté de Côte-des-Neiges*⁴⁵ ».

Des intervenants demandent de penser le développement du quartier dans un contexte à plus grande échelle, notamment grâce à une interconnexion des différents secteurs, en cohérence avec les objectifs de développement durable annoncés pour le site Namur-Hippodrome⁴⁶. Oroboro, un groupe d'étudiants à l'École d'urbanisme de l'Université McGill, déclare par exemple : « *But while this planning initiative is much needed and a good start, we believe that expanding the focus to include a larger region would be able to solve some of the challenges that the Namur-Hippodrome sector currently faces*⁴⁷. » À ce sujet, plusieurs participants confirment les défis identifiés par la Ville, tels que la congestion routière dans le secteur Namur-De la Savane et la coordination de l'ensemble des partenaires, et leur ajoutent celui de favoriser les changements d'habitudes de mobilité. Les problèmes liés à l'enclavement du secteur et à la congestion quasi permanente des voies de circulation ont été soulevés tout au long de la démarche de consultation et ont fait l'objet de nombreuses propositions.

⁴⁰ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 6; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 3 et 10; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.74, p. 8

⁴¹ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 9

⁴² Jean-François Boisvert, doc. 9.1, #9

⁴³ Kenneth Morales, doc. 9.5, #2

⁴⁴ Geneviève Cousineau, doc. 9.5, #1

⁴⁵ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 1

⁴⁶ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 5; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 2; Ordre des architectes du Québec et l'Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 10; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 1

⁴⁷ Oroboro, doc. 8.13.2, L. 3339-3342

Pour le groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier, « *le défi en est un de coordination des parties prenantes pour réussir à faire coïncider des logiques, des financements, des politiques publiques et des échéanciers de travail différents et pour permettre aux projets de se déployer au maximum de leur potentiel*⁴⁸. » L'organisme souligne également que « *viser la carboneutralité implique de prendre des mesures drastiques pour changer les habitudes des usagers, des citoyens et des entreprises*⁴⁹. »

Le présent chapitre aborde les cinq principes de mise en valeur pour l'aménagement du quartier Namur-Hippodrome, par ordre de l'importance accordée par les participants. Les deux principes les plus discutés sont l'aménagement du milieu de vie et la mobilité. Suivront les commentaires sur la création d'un quartier carboneutre et innovant, les espaces verts et l'identité. La gouvernance sera traitée en conclusion du chapitre en raison de son caractère transversal.

Les commentaires et opinions formulés sur le présent et l'avenir du quartier Namur-Hippodrome concernent essentiellement la portion située à l'ouest de l'autoroute Décarie. Bien que les participants aient souvent exprimé des vues d'ensemble sur le territoire à requalifier et ses alentours, la zone figurant à l'est de l'autoroute et de la station de métro Namur, comprise entre les rues Jean-Talon Ouest au sud, Mountain Sights à l'est et Paré au nord, a été peu considérée.

2.2 Le milieu de vie

Les commentaires traitant du milieu de vie s'intéressent principalement à la question du logement, mais aussi à l'aménagement du quartier et à son architecture, afin de rendre ce dernier inclusif, agréable à vivre et sain pour ses futurs résidents.

D'entrée de jeu, la CDC de Côte-des-Neiges et la firme Rayside Labossière soulignent que « *trop souvent, les nouveaux quartiers de la métropole deviennent des enclaves réservées aux ménages les plus fortunés : à Blue Bonnets, la Ville dispose d'une opportunité unique de conjuguer simultanément des objectifs sociaux et environnementaux*⁵⁰. » Le milieu communautaire demande donc de « *développer le site dans la perspective de développement durable et [de] prioriser un mode de vie sain et écologique*⁵¹. »

⁴⁸ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 9

⁴⁹ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 27-28

⁵⁰ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 1

⁵¹ Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 7; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 3; Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 5; Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.41, p. 6; Comité logement de Montréal-Nord, doc. 8.43, p. 3; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 3; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 6; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 4; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Baobab familial, doc. 8.52, p. 6; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 6

2.2.1 Le logement

La question du logement, et en particulier du logement social, est celle ayant suscité le plus de commentaires au cours de cette consultation publique. Les groupes communautaires de Côte-des-Neiges ainsi que les organismes travaillant dans le milieu de l'habitation considèrent que le terrain de l'ancien hippodrome est le dernier de cette envergure pouvant être développé à Montréal, et que la maîtrise foncière du terrain par la Ville constitue une opportunité pour le développement de logements sociaux⁵².

À l'instar de Projet Genèse, des participants font remarquer que de nombreux ménages ne parviennent pas, dans le contexte actuel, à trouver un logement qui soit à la fois « *abordable, de taille appropriée, salubre, sécuritaire et de bonne qualité*⁵³. » Ces ménages s'exposent à payer « *far more than half their income on rent, for what is often going to be older, badly maintained, inadequately heated, mold or vermin infested housing*⁵⁴. » Des intervenants estiment donc que le développement du site devrait donner lieu à un quartier socialement équitable. Celui-ci contribuerait à l'amélioration des conditions de vie de la population résidente de Côte-des-Neiges, tout en donnant les moyens de réfléchir aux besoins futurs des Montréalais. Puisque le logement qualifié d'abordable est privé, le logement social constitue aux yeux de ces mêmes intervenants la seule façon d'apporter une réponse permanente aux problèmes de logement vécus par les ménages dont le faible revenu ou l'appartenance à un groupe social marginalisé les place en situation de précarité. Des répondants sont d'avis que prioriser les familles résidant à Côte-des-Neiges dans l'attribution de ces logements aurait pour effet de réduire la pression sur le marché locatif du quartier. On demande également de privilégier le logement locatif, considérant qu'un pourcentage notable des ménages locataires de Côte-des-Neiges n'ont pas les moyens financiers d'acquérir un logement⁵⁵. À ce propos, un résident propose de nommer le quartier « *Blue Miracle* », car il considère que développer le secteur Namur-Hippodrome avec du logement social serait tout simplement un miracle pour la communauté de Côte-des-Neiges, très affectée par l'actuelle crise du logement⁵⁶.

Citant l'exemple du Triangle Namur-Jean-Talon, un terrain récemment développé à l'est de l'ancien hippodrome, la Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM) déplore que les 2 231 logements privés construits n'aient donné lieu

⁵² Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 9; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 2; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 1; Lisa Dick, doc. 8.18, p. 1

⁵³ Projet Genèse, doc. 8.11, p. 5

⁵⁴ Susan Fitch, doc. 8.71.1, p. 76

⁵⁵ Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5; John Bradley, doc. 8.1, p. 6; Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 5 et 6; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 5 et 20; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 5; Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 5; Claude Talbot, doc. 8.35, p. 1; Comité d'action des citoyens de Verdun, doc. 8.42, p. 2; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 3; Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6-7; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 8.69.1, p. 17; Nalawattagee Pinto, doc. 8.73.1, L. 1345-1346; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.2, #9

⁵⁶ Kurt John, doc. 8.68.2, p. 140

qu'à 44 unités de logement social sur le site du projet⁵⁷. Quant au futur quartier Namur-Hippodrome, un citoyen estime que les orientations données au projet de développement rendent « *difficile d'imaginer qu'il y aurait beaucoup plus que 1 000 logements [sociaux] sur le site [...] même pas assez pour compenser la quantité de familles ajoutées à la liste d'attente dans une seule année*⁵⁸. »

Le nombre de logements sociaux à inclure au futur quartier est l'objet d'un fort consensus parmi les groupes communautaires. En regard des « *besoins grandissants de logements de qualité et réellement abordables pour le revenu des ménages*⁵⁹ », ces groupes soulignent la nécessité d'échapper à la spéculation immobilière par la création d'un patrimoine collectif⁶⁰, mais aussi « *d'atténuer et de compenser les contrecoups des vastes projets d'aménagement et de requalification*⁶¹ » dans différents secteurs de Montréal. Par conséquent, plusieurs participants demandent à la Ville de profiter de sa maîtrise foncière pour fixer la part de logement social au-delà des 20 % prévus par le projet de Règlement pour une métropole mixte. Si la plupart des groupes communautaires s'entendent pour réclamer au minimum 2 500 unités de logement social⁶², en appui à des « *revendications qui remontent déjà à 2005*⁶³ », une partie d'entre eux croient, du même souffle, que Montréal devrait destiner l'ensemble du développement résidentiel du site au logement social et communautaire⁶⁴. D'autres participants proposent une cible de 35 à 40 % sur le modèle des écoquartiers français, ou encore de réserver la moitié des unités du site à l'habitation sociale. Pour Baobab Familial, le fait que bien des familles à Côte-des-Neiges « *ne connaissent pas le concept de logements sociaux et en bénéficieraient*

⁵⁷ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 3

⁵⁸ Joël Coppieters, doc. 8.4, p. 2

⁵⁹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 10

⁶⁰ Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 4; P.O.P.I.R.- Comité logement, doc. 8.36, p. 7; Comité de défense des droits sociaux de la Fédération CJA, doc. 8.37, p. 6; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 4; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 4; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 5; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 5; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 5; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 5; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 5; Club Ami, la santé mentale par l'entraide et l'intégration socioprofessionnelle, doc. 8.56, p. 5; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 5

⁶¹ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 8

⁶² Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 7; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 20; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6; Groupe CDH, doc. 8.15, p. 3; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 3; Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 4; P.O.P.I.R.- Comité logement, doc. 8.36, p. 5; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 5; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 4; Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.41, p. 6-7; Comité logement de Montréal-Nord, doc. 8.43, p. 3; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 5; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 5; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 6; Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges, doc. 8.62, p. 4; Susan Fitch, doc. 8.71.1, L. 2209-2211; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6

⁶³ Groupe CDH, doc. 8.15, p. 3

⁶⁴ John Bradley, doc. 8.1, p. 6; Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 6; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 4; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 4; Comité de défense des droits sociaux de la Fédération CJA, doc. 8.37, p. 5; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 4; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 5; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 5; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 5

*grandement*⁶⁵ », pourrait justifier de porter le seuil à 3 000 unités. Quel que soit le pourcentage retenu, des participants recommandent que la diversité des modes de tenure et des typologies de logement soit encadrée par des cibles fermes afin de favoriser les familles et de refléter la diversité socioéconomique de Côte-des-Neiges. Ils invitent également à stimuler le développement de coopératives d'habitation, qui promeuvent la démocratie participative et la cohésion sociale. Un moyen proposé consiste à réserver des terrains pour les projets d'autopromotion, puis à outiller les citoyens intéressés en leur fournissant un encadrement adapté⁶⁶.

Pour plusieurs participants, les projets de logement social devraient être dispersés à travers le quartier⁶⁷ « *afin de favoriser une mixité sur l'ensemble du site et leur implantation sur des espaces de qualité*⁶⁸. » Les modèles de logements sociaux étant nombreux, Groupe CDH indique que « *les intervenants du milieu doivent être impliqués dans la définition et la réalisation afin que les interventions soient adaptées aux réalités du terrain*⁶⁹. » Selon certains, des projets pourraient comprendre des logements communautaires et des espaces partagés tels que salons, cuisines, ateliers, salles de rencontre, espaces d'arts ou de sports. Dans d'autres cas, et moyennant un financement adéquat, des projets pourraient prendre la forme de structures d'hébergement avec soutien communautaire sur place pour les jeunes à risque d'itinérance. Les résidents y trouveraient un espace d'accompagnement au sein duquel ils bénéficieraient d'un appui et d'un suivi personnalisé par des intervenants communautaires et des conseillers en emploi⁷⁰.

Concernant la taille des projets sociaux, un citoyen met en garde contre « *notre approche courante du big fix*⁷¹ », soit le fait de répondre aux besoins de logement social en construisant des « *mégaprojets où on entasse les familles*⁷². » Il espère en retour « *qu'on passera enfin à des approches plus humaines et plus constructives*⁷³ », sans toutefois détailler ce point.

Des intervenants estiment que la majorité, voire la totalité des projets non dévolus au logement social devrait offrir des logements abordables à l'intention des ménages à revenus moyens. Étant à la fois « *trop riches pour être pauvres, ainsi incapables d'avoir accès à un logement social, mais trop pauvres pour être riches et donc incapables de se loger dans un logement qui corresponde à leurs besoins*⁷⁴ », ces ménages pourraient se voir contraints de quitter Montréal en l'absence de

⁶⁵ Baobab Familial, doc. 8.52, p. 5

⁶⁶ Participants à la table 3 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 8; John Bradley, doc. 8.1, p. 6; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 4; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 18; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.2, #9

⁶⁷ Participants aux Tables 1, 2 et 3 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3

⁶⁸ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 10

⁶⁹ Groupe CDH, doc. 8.15, p. 3

⁷⁰ Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 7; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville de Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 7-8; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6

⁷¹ Joël Coppieters, doc. 8.4, p. 3

⁷² Joël Coppieters, doc. 8.4.2, L. 1088

⁷³ Joël Coppieters, doc. 8.4, p. 3

⁷⁴ Groupe CDH, doc. 8.15, p. 4

solution d'habitation. Cela étant dit, il faudrait définir au préalable, avec l'aide de la communauté, ce qu'est le logement abordable, et garantir « *la pérennité de cette définition [...] pour éviter que les contracteurs privés puissent reprendre les lots après la construction*⁷⁵. » De nombreux participants réclament à ce sujet la mise en place de « *solutions innovantes en matière de logement réellement abordable, incluant l'accès à la propriété, qui ciblent les ménages à faible et moyen revenus, de sorte que le coût de ces logements n'excède pas 30 % de leur revenu*⁷⁶. » La proposition du Collectif Notre 15/40 consiste à créer une coopérative et une fiducie foncière communautaire. En retirant les immeubles du marché spéculatif, les logements y demeureraient abordables à perpétuité⁷⁷. S'adressant cette fois aux promoteurs, une approche financièrement avantageuse serait d'autoriser la construction d'un étage supplémentaire destiné au logement abordable, plutôt que d'imposer l'inclusion de ce type de logement dans le strict respect du cadre des densités et des hauteurs⁷⁸.

Certains commentaires visent l'intégration de logement étudiant abordable au sein du quartier. Considérant que l'arrondissement auquel appartient le site « *est celui où l'on retrouve la plus forte concentration étudiante à Montréal*⁷⁹ », que cette population consacre une proportion « *anormalement élevée*⁸⁰ » de ses revenus au logement, et que tout en étant exclue du logement social, elle « *ne peut se payer des logements au prix du marché*⁸¹ », deux organismes, à savoir l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE) et la Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAÉCUM), croient qu'un « *véritable quartier mixte et exemplaire*⁸² » devrait inclure la population étudiante dans ses objectifs. L'UTILE évalue à 800 le nombre d'unités de logement étudiant à construire dans le quartier, un objectif qu'elle recommande d'inclure dans la portion de logement abordable prévue sur le site. Elle se dit prête à « *autofinancer leur développement si des terrains sont cédés par la Ville sous leur valeur marchande*⁸³. » La FAÉCUM souligne que la proximité du métro et la propension des étudiant(e)s à se déplacer en transport collectif permettraient à ceux-ci d'accéder rapidement à leur lieu d'étude, quel qu'il soit⁸⁴. Pour la Fédération, le nouveau quartier offre à la Ville de Montréal l'occasion de « *démontrer qu'elle est à la hauteur de sa renommée mondiale en tant que ville étudiante*⁸⁵. »

⁷⁵ Club Ami, la santé mentale par l'entraide et l'intégration socioprofessionnelle, doc. 8.56, p. 7

⁷⁶ Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 7; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 20; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 5; Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 6; Comité de défense des droits sociaux de la Fédération CJA, doc. 8.37, p. 6; Agence OMETZ, doc. 8.38, p. 5; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 4; Comité BAILS, doc. 8.44, p. 4; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 6; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville de Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 6; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 5

⁷⁷ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6; Jean-François Boisvert, doc. 9.2, #11

⁷⁸ Joël Coppieters, doc. 8.4, p. 6

⁷⁹ Laurent Lévesque, doc. 9.2, #10

⁸⁰ William Blaney, doc. 9.2, #13

⁸¹ Laurent Lévesque, doc. 9.2, #10

⁸² Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 7, cité par Laurent Lévesque, doc. 9.2, #10

⁸³ Laurent Lévesque, doc. 9.2, #10

⁸⁴ William Blaney, doc. 9.2, #13

⁸⁵ William Blaney, doc. 9.2, #13

Des suggestions visant à améliorer l'efficacité des programmes d'habitation municipaux ont aussi été présentées à la commission. À propos d'AccèsLogis Montréal, la FECHIMM souhaite que la Ville « *révise le mécanisme de fixation des loyers afin que ceux-ci soient déterminés en fonction des revenus des ménages qui ne peuvent avoir accès à la propriété, plutôt que des loyers médians du marché*⁸⁶. » On suggère également d'arrimer ce programme avec le nouveau programme montréalais des écoquartiers, et d'y reconnaître les dépenses supplémentaires reliées à l'efficacité énergétique et à l'augmentation des coûts de construction⁸⁷. D'autres propositions consistent à créer des allocations au logement pour les familles les plus à risque, et à bonifier les programmes d'accès à la propriété. Il a aussi été suggéré d'aller chercher la collaboration des promoteurs immobiliers par des programmes incitatifs plutôt que de leur « *faire la guerre [...] avec des approches punitives*⁸⁸ ».

2.2.2 Un possible embourgeoisement

Certaines interventions traduisent la crainte d'un embourgeoisement du quartier. On remarque par exemple qu'avec 73 % de logements destinés aux ménages d'une ou de deux personnes⁸⁹, le projet Royalmount, adjacent au site à l'étude, pose un « *sérieux risque [...] de pression à la hausse sur les loyers et ainsi de stress financier pour les familles à revenu moins élevé*⁹⁰. » À l'intérieur du quartier, le risque d'écogentrification et le « *manque d'attention accordé à l'inclusion des personnes à faible revenu*⁹¹ » laissent présager la difficulté pour ces personnes d'y accéder et de s'y maintenir. Des interlocuteurs recommandent donc « *d'améliorer ce secteur*⁹² » sans l'embourgeoiser, et d'y contrer la spéculation immobilière⁹³. À cette fin, la Ville devrait réserver les terrains nécessaires au développement de logements sociaux et communautaires ainsi qu'à l'implantation des infrastructures, écoles, parcs et centres communautaires, avant que les valeurs foncières n'augmentent. Elle devrait aussi réglementer la pérennité de l'abordabilité « *pour qu'une réelle mixité perdure*⁹⁴ », et offrir des « *garanties d'habitation*⁹⁵ » telles que l'interdiction de location à court terme au-delà d'un certain nombre de jours, et le contrôle des investisseurs étrangers.

⁸⁶ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 6

⁸⁷ Atelier Habitation Montréal, doc. 8.10, p. 9-10; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 19

⁸⁸ Joël Coppieters, doc. 8.4, p. 3

⁸⁹ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6

⁹⁰ *Ib.*

⁹¹ Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 8

⁹² Arnold Laforest, doc. 8.31, p. 1

⁹³ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6

⁹⁴ Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges, doc. 8.62, p. 4

⁹⁵ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6

2.2.3 Un quartier inclusif

Les participants souhaitent la création d'une communauté inclusive faisant place à une diversité de profils sociodémographiques, tels que familles, femmes, personnes âgées, étudiants, personnes en situation d'itinérance, personnes en situation de handicap, personnes racisées, personnes des communautés LGBTQIA+. En favorisant la qualité de vie de toutes ces personnes et en célébrant leur diversité, le quartier participerait à la construction de leur sentiment d'appartenance⁹⁶.

Le quartier devrait offrir une variété de typologies de logement afin de répondre à des besoins variés, mais surtout, un nombre de logements pour familles assez important pour en faire « *a little haven for families*⁹⁷ », considérant la difficulté actuelle de trouver ce type d'unité. Pour une citoyenne, une planification tenant compte des aînés inclurait des centres pour personnes semi-autonomes ou en perte d'autonomie et des espaces de loisirs réservés et adaptés à leurs besoins⁹⁸. Une participante invite pour sa part à « *ne pas oublier les ressources intermédiaires innovantes*⁹⁹ » à l'intention des personnes handicapées ou vivant avec une déficience intellectuelle. L'engagement des citoyens, résidents, organismes et acteurs locaux dans le processus de planification et de développement du site est également souhaité¹⁰⁰.

De nombreux participants et groupes communautaires recommandent d'accorder une attention spéciale aux principes de l'accessibilité universelle. Ces principes devraient s'appliquer, non seulement aux habitations, mais aussi aux commerces, aux espaces publics, aux parcs et à l'aménagement du quartier dans son ensemble, afin d'en garantir l'usage à toute la population. Rappelant que Montréal est une municipalité amie des aînés, qu'elle a adopté une Politique de l'enfant ainsi qu'une Politique municipale d'accessibilité universelle, Ex aequo souligne que l'accessibilité universelle répond à la fois aux besoins des personnes en situation de handicap, des personnes âgées, des familles avec de jeunes enfants et des personnes ayant des incapacités temporaires. Pour certains, les besoins des enfants et des aînés devraient figurer au cœur de la planification. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain cite à cet égard le « *test des enfants* » pratiqué en Suède dans les nouveaux quartiers : « *[...] est-ce que l'enfant de 8 ans dans ce quartier va s'y retrouver sans avoir besoin d'un adulte à côté de lui qui pèse sur les boutons et qui traverse les rues, et qui s'assoit aux bons endroits?*¹⁰¹ ».

Les participants insistent également pour que soient intégrés de manière structurée, grâce à l'embauche d'un personnel qualifié, les principes de l'analyse différenciée selon les sexes et

⁹⁶ Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 8; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 7; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 4; Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.41, p. 6; Comité logement de Montréal-Nord, doc. 8.43, p. 3; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 3; Sydney Cherry, doc. 8.51, p. 1; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 6

⁹⁷ Projet Genèse, doc. 8.11, p. 5

⁹⁸ Micheline Pilon, doc. 9.6, #4

⁹⁹ Geneviève Cousineau, doc. 9.2, #7

¹⁰⁰ Participants à la Table 1 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5

¹⁰¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22.1, L. 2523-2525

intersectionnelle à toutes les phases du projet de développement. Cette approche inclusive impliquerait la prise en compte des inégalités sociohistoriques vécues par certaines femmes, et la participation de personnes ayant des vécus différents (personnes en situation de handicap, personnes racisées, personnes des communautés LGBTQIA+) dans les espaces décisionnels pour chaque aspect du développement¹⁰².

2.2.4 La densité

Bien qu'ils divergent sur la question des hauteurs permises, les participants souhaitent dans l'ensemble que la densité du secteur favorise la qualité de vie de ses résidents et l'esprit de quartier, et qu'elle n'aille pas au détriment des espaces publics, des espaces verts, de l'ensoleillement et du caractère inclusif de ses infrastructures¹⁰³. Dans les mots de l'Atelier Robitaille Thiffault, « *l'enjeu est de trouver l'équilibre entre plein et vide, afin de loger davantage d'habitants dans des constructions aux hauteurs et aux gabarits modérés, tout en permettant un espace public généreux et de qualité*¹⁰⁴. » Modulée à la hausse autour des stations de transport collectif, cette densité devrait être suffisante pour assurer la rentabilité des commerces de proximité et justifier la présence adéquate des services publics et communautaires¹⁰⁵. Une manière de densifier le site suggérée par une intervenante consisterait, par exemple, à construire des étages résidentiels au-dessus d'une école¹⁰⁶. Des acteurs économiques rappellent que la densité optimale du projet doit aussi répondre aux impératifs de rentabilité financière des investissements publics et privés. Il serait donc souhaitable, selon eux, de rehausser les coefficients d'occupation des sols, quitte à obtenir une densité équivalente à celle du centre-ville¹⁰⁷.

¹⁰² Participants aux Table 1 et 2 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5, 6 et 7; Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 7; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 5; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21; Les Pantouflards, doc. 8.9, p. 2; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6-7; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 10; Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 5; P.O.P.I.R.- Comité logement, doc. 8.36, p. 7; Comité de défense des droits sociaux de la Fédération CJA, doc. 8.37, p. 6; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 5; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 5; Ex aequo, doc. 8.40, p. 5-6 et 7; Comité d'action des citoyen.ne.s de Verdun, doc. 8.42, p. 2; Comité logement de Montréal-Nord, doc. 8.43, p. 3; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 3; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 6; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville de Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 6; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 5 et 6; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 6; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5 et 6; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 11; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 6; Sarah Hunter, doc. 9.7, #8

¹⁰³ IDEAS-BE Université de Concordia, doc. 8.65, p. 2; Participants à la Table 3 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 8

¹⁰⁴ Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 8

¹⁰⁵ Participants aux tables 1 et 2 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5 et 6; Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 2; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 24; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 17; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4

¹⁰⁶ Michèle Meunier, doc. 9.2, #1

¹⁰⁷ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 8; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 7; Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 11; Michel Tran, doc. 9.1, #3

2.2.5 L'architecture

Des participants recommandent de miser sur la qualité architecturale « *afin de stimuler l'attractivité du quartier au moyen de gestes rassembleurs, novateurs et porteurs de sens*¹⁰⁸ », tout en faisant place aux architectes de la relève¹⁰⁹. Ils estiment principalement que des façades animées et une variété de volumétries amélioreraient la qualité de l'expérience des piétons et des cyclistes. Si les exemples de Malmö (Suède) et de Strasbourg (France) sont cités comme modèles de diversité architecturale, on conseille plus souvent de s'inspirer, en l'actualisant, du patrimoine architectural de secteurs montréalais qui « *fonctionnent particulièrement bien*¹¹⁰ », tels que le Plateau-Mont-Royal, Villeray et Hochelaga-Maisonneuve, ou de secteurs situés à proximité du site, tels que les municipalités de Côte-Saint-Luc, d'Hampstead et de Montréal-Ouest. L'identité architecturale du futur quartier devrait aussi s'appliquer, selon ces intervenants, aux projets de logement social afin d'empêcher leur stigmatisation. Veiller à l'adaptabilité des bâtiments est également suggéré afin d'accommoder une offre commerciale changeante¹¹¹.

2.2.6 Les usages

Des participants aimeraient que le secteur Namur-Hippodrome devienne un quartier complet, une communauté où l'on peut vivre, travailler et se divertir¹¹². Citant l'exemple de New York, certains rappellent qu'un niveau élevé de mixité fonctionnelle dynamise la vie urbaine et locale tout en répondant aux besoins des habitants. Ils mentionnent aussi qu'une telle mixité devrait être planifiée soigneusement aux différentes échelles, permettre des usages transitoires pour fins d'expérimentation et offrir la flexibilité nécessaire à des ajustements futurs¹¹³.

De façon générale, les répondants souhaitent une offre locale de commerces et de services planifiée, à la fois accordée aux besoins des résidents et complémentaire à l'offre existante. Ils mettent l'accent sur la possibilité de satisfaire ses besoins de consommation courants à l'intérieur du quartier, en transport actif ou collectif. La mixité commerciale décrite comprendrait, par exemple, des restaurants, cafés et terrasses, des épiceries et des boulangeries, des ateliers de réparation, des bureaux, des locaux d'artisanat, des locaux partagés et des

¹⁰⁸ Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 13

¹⁰⁹ Éric Potvin, doc. 9.2, #8

¹¹⁰ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 4

¹¹¹ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 24; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 3; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6, 7 et 9; Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 4; Joanna Avantis, doc. 8.64, p. 4

¹¹² Participants à la Table 3 de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 8; Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 11

¹¹³ Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 9; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 11 et 17; Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 11

espaces de cotravail¹¹⁴. Certains participants estiment toutefois que l'offre commerciale disponible au Westbury, au Carré Décarie, et prochainement à Royalmount, est suffisante, et que la taille modeste du futur quartier devrait inciter avant tout au développement d'équipements collectifs et de services aux résidents¹¹⁵.

Des intervenants soulignent l'importance d'accéder aisément à une alimentation diversifiée, saine et abordable, grâce à la présence d'un marché public et d'épiceries indépendantes, plutôt que d'avoir exclusivement de grandes bannières. Ils recommandent d'assurer une offre alimentaire saine dans les installations municipales et les lieux publics, d'installer des fontaines d'eau potable en quantité suffisante, et de restreindre l'offre de restaurants rapides à proximité des écoles. On suggère également d'accroître la proportion de coopératives dans l'offre commerciale, d'implanter des microcommerces et des commerces d'échanges locaux, de faire une place à l'artisanat, à certaines industries légères, et de faciliter l'économie circulaire. S'appuyant sur une trame de rues propre à stimuler la vie de quartier, le nouveau pôle d'emplois ainsi constitué favoriserait l'employabilité locale, ainsi qu'un modèle d'affaires alternatif grâce au développement de l'économie sociale¹¹⁶.

Les participants attribuent une grande importance à la présence d'une gamme complète de services dans le secteur et, principalement, à celle d'établissements scolaires. Plusieurs croient essentiel de mettre en réserve les terrains destinés aux centres de la petite-enfance (CPE) et aux écoles primaires et secondaires. Selon certains, le quartier devrait être structuré autour des institutions d'enseignement et autres services publics, notamment pour réaliser une école ouverte sur la communauté¹¹⁷. La Commission scolaire de Montréal (CSDM) élabore sur ce point.

¹¹⁴ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 25; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 14; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 10; Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 6; P.O.P.I.R.- Comité logement, doc. 8.36, p. 7; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 6; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 7; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 6; Geneviève Cousineau, doc. 9.1, #5, et doc. 9.2, #7; Kenneth Morales, doc. 9.2, #12

¹¹⁵ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7

¹¹⁶ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21; Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 8.16, p. 4; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 17; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 10; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 3 et 5; Fédération des OSBL d'Habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 6; P.O.P.I.R.- Comité logement, doc. 8.36, p. 7; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 6; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 7; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 11; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 6; Madeleine Bélisle, doc. 9.1, #8

¹¹⁷ Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 8.16, p. 4; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 12; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 4; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 19; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.2, #9

D'après elle, il serait préférable d'implanter plusieurs écoles primaires au cœur des milieux résidentiels, près des CPE et des parcs, plutôt qu'une seule « méga-école » primaire. L'aménagement autour de celles-ci devrait marquer une transition douce avec le milieu d'implantation, transition à la fois propice aux déplacements actifs et exempte de contraintes physiques limitant la mobilité des enfants. Au sujet de l'école secondaire, la CSDM recommande de réserver, à proximité du métro Namur et du réseau de transport collectif et actif, un terrain de 8 000 m² propre à accueillir au moins 850 élèves. Les infrastructures collectives disposées autour de chaque école primaire ou secondaire, telles que CPE, parcours verts, parcs, places, infrastructures publiques (bibliothèque, centre communautaire, piscine, patinoire, centre sportif, centre culturel, amphithéâtre, cuisine collective, *fab lab*), devraient être mutualisées et mises à profit afin de favoriser la cohabitation des usages institutionnels¹¹⁸.

L'implantation au cœur du quartier d'un centre communautaire où adultes et enfants pourraient profiter d'activités éducatives, sportives, culturelles et ludiques, a été demandée à plusieurs reprises. S'y ajouterait la présence d'un centre de soins de santé, d'une pharmacie et d'une clinique dentaire. Un participant qualifie d'enjeu de santé publique l'accès facile aux divers services que sont les écoles, les infrastructures sportives et communautaires, et les établissements de soins¹¹⁹. On demande également de prévoir de l'espace pour les associations communautaires et les OBNL¹²⁰.

2.2.7 La zone industrielle

Des participants issus du milieu des affaires craignent que la pression résidentielle exercée par les nouveaux développements ne vienne empiéter sur la zone industrielle située au nord de la rue Paré et nuire à ses activités. Par conséquent, ils demandent de délimiter celle-ci par une zone tampon¹²¹. Croyant que les projets de réaménagement en cours et annoncés auront pour effet de « dynamiser » ce secteur aux fins d'usages plus lucratifs de type condos ou bureaux, le CRE-Montréal met en garde contre la façon dont celui-ci sera « renouvelé » : « *Le sera-t-il à coup de dérogations à la pièce, de développement pensé en silo, comme Royalmount, ou avec une vision globale de développement urbain et économique porteuse d'avenir?*¹²² ».

Tous s'entendent donc sur la nécessité de préserver la vocation actuelle de la zone, liée à l'industrie et au commerce de destination, et d'y maintenir une diversité d'emplois. En plus de créer de la richesse, les entreprises présentes favoriseraient la résilience économique du quartier Namur-Hippodrome en garantissant des emplois à une diversité de travailleurs. La proximité de

¹¹⁸ Participants à la table 2 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 6;

Commission scolaire de Montréal, doc. 8.2, p. 19; Michèle Meunier, doc. 9.2, #1

¹¹⁹ Projet Genèse, doc. 8.11, p. 3; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 25; Fatou Dukuray, doc. 8.29, p. 1; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 7; Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges, doc. 8.62, p. 4; Kurt John, doc. 8.68.2, L. 4155-4156; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6

¹²⁰ Geneviève Cousineau, doc. 9.2, #7

¹²¹ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7

¹²² Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 13

cette zone avec le nouveau quartier inciterait également à la mobilité active des résidents¹²³. Dans cette optique, il serait préférable que « *les transformations de la zone industrielle au nord de Paré se fassent en cohérence avec les besoins actuels et futurs de la population du quartier Hippodrome*¹²⁴. »

2.2.8 Les nuisances

La conception du nouveau quartier devrait prémunir ses résidents d'un certain nombre de nuisances, selon des intervenants. Tel qu'on le décrit, le site Namur-Hippodrome est un îlot de chaleur où la pollution atmosphérique, le bruit et les axes de transports, en particulier l'autoroute Décarie, nuisent fortement à une vocation résidentielle¹²⁵. L'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) énumère des problèmes de santé que l'on retrouve typiquement dans les milieux riverains des autoroutes, tels qu'un taux plus élevé de maladies respiratoires, une incidence accrue d'otites chez les enfants ou de bébés de petit poids. L'AQME ajoute que le bruit nocturne et la pollution lumineuse propres à ces milieux contribuent à l'hypertension et au stress, et que la difficulté de s'y déplacer à pied ou à vélo nuit au sentiment d'appartenance et à la qualité des relations sociales¹²⁶. À ce sujet, divers intervenants prescrivent de réduire au maximum l'emploi de l'automobile, de mettre en œuvre et d'expérimenter les meilleures pratiques de mitigation, notamment la création de zones tampons ou de zones calmes selon les principes de la gestion du bruit environnemental, et d'implanter les résidences et les bâtiments institutionnels de types école, garderie et centre de soins, à une distance conséquente des infrastructures routières et ferroviaires. Il est également suggéré de mandater la Direction régionale de la santé publique pour effectuer une étude sur les périmètres à établir entre les sources de pollution et les usages sensibles¹²⁷, et de réaménager l'autoroute Décarie en boulevard urbain¹²⁸.

2.3 La mobilité

La réflexion élaborée par les citoyens au sujet de la mobilité dépasse les limites du quartier Namur-Hippodrome. Outre la mobilité interne du site, cette réflexion aborde les enjeux de

¹²³ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 13

¹²⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 13

¹²⁵ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7

¹²⁶ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 3

¹²⁷ Participants aux tables 2 et 3 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 7; John Bradley, doc. 8.1, p. 1-3; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 24; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 14; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 13-14; Kurt John, doc. 8.68.2, L. 4157-4158

¹²⁸ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3

congestion routière, d'enclavement, de transport structurant et de transport des marchandises, qui concernent l'ensemble du secteur Namur-De la Savane.

2.3.1 La place de l'automobile dans le secteur Namur-De la Savane

La place que devrait occuper la voiture dans le secteur Namur-De la Savane, et par le fait même dans le quartier Namur-Hippodrome, a été abondamment discutée dans le cadre de la consultation. Les participants s'étant exprimés sur ce point déclarent d'emblée que « *le réseau routier dans le secteur Namur-De la Savane est déjà congestionné par la circulation à la fois locale et régionale*¹²⁹ ». Ils déplorent une circulation « *extrêmement encombrée et difficile*¹³⁰ », et soulignent que « *as it is, driving in and out of this area is impossible*¹³¹. »

L'ajout de milliers d'unités de logement fait craindre à certains une augmentation de la congestion routière, génératrice de stress pour les résidents du secteur et les automobilistes : « *By adding an additional 6000 units to an already over congested area will only cause further hostility and anger management to the residents and new people using this traffic corridor*¹³². » Cette situation pourrait encore se détériorer avec l'arrivée du projet Royalmount, qui « *générera à lui seul près de 140 000 déplacements supplémentaires quotidiens dans un secteur déjà saturé*¹³³. » Dans ce contexte, des acteurs économiques préviennent qu'il existe un risque, pour les entreprises, de perdre des employés et des clients si les déplacements vers leurs sites sont trop complexes et trop longs¹³⁴. L'organisme Jalon vient étayer cette affirmation, rappelant que la congestion routière « *entraîne également des coûts importants pour les entreprises et les individus. La Communauté métropolitaine de Montréal estimait d'ailleurs en 2018 que ces coûts atteignaient 4,2 milliards de dollars, soit le double d'il y a 10 ans*¹³⁵. » Pour un citoyen, omettre l'enjeu de la congestion dans le secteur contreviendrait directement aux objectifs environnementaux du projet Namur-Hippodrome :

*« No development of the Namur-Hippodrome area should be allowed to proceed without a clear, timely and functional plan to mitigate the additional congestion which would be created by adding residences and vehicles into the area. Any development which neglects this issue would be in direct contravention of the core issues of environmental impact underlying Themes 1, 3 and 4 [Quartier vert, Mobilité et Espaces verts]*¹³⁶. »

La Coalition québécoise sur la problématique du poids et le Centre d'écologie urbaine de Montréal font remarquer que, dans la plupart des principales agglomérations urbaines du

¹²⁹ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 4

¹³⁰ Robert Libman, doc. 8.23, p. 4

¹³¹ Francine Kaplovitch, doc. 8.74, p. 1

¹³² Larry Terry, doc. 8.76, p. 1

¹³³ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6

¹³⁴ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

¹³⁵ Jalon, doc. 8.21, p. 13

¹³⁶ David King, doc. 9.7, #2

Québec, environ la moitié des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture en raison d'une absence d'infrastructures sécuritaires¹³⁷. D'après Oroboro, ce sont plutôt 80 % des déplacements vers le secteur Namur-De la Savane qui sont effectués en voiture : « [...] *this results in high levels of vehicular traffic, poor neighbourhood connectivity, and increased threats to safety*¹³⁸. » Plusieurs aspects du secteur Namur-De la Savane tendent ainsi à hausser la part modale de l'automobile de façon disproportionnée, selon des participants. On mentionne un environnement peu attrayant et fragmenté, de larges rues favorisant la vitesse des véhicules, une piètre expérience de marche causée notamment par le manque d'arbres et des trottoirs étroits ou absents, un marquage au sol déficient qui rend la traversée des voies difficiles pour les piétons, un manque d'infrastructures cyclables propre à décourager les cyclistes et à rendre la pratique du vélo dangereuse, une offre insuffisante d'autobus et un accès difficile aux stations de métro¹³⁹.

2.3.2 Limiter le recours à l'automobile

Les participants s'étant intéressés à la place de l'automobile dans le futur quartier et au-delà souhaitent généralement limiter son utilisation – notamment le transit – et le besoin d'y recourir¹⁴⁰. Ils jugent cette réduction nécessaire dans une perspective de santé publique, d'amélioration du domaine public, de densification, de verdissement, et en lien avec l'objectif de carboneutralité fixé par la Ville¹⁴¹. L'Institut de développement urbain du Québec chiffre cette intention et recommande « *d'inverser, à long terme, la répartition modale actuelle du secteur pour qu'un minimum de 65 % des déplacements soit effectué en transport collectif et actif et qu'un maximum de 35 % des déplacements soit effectué en automobile*¹⁴². » Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) appelle également à « *ne pas se contenter d'un 55 % de part modale à l'heure de pointe pour les transports actifs et collectifs, mais d'aller bien au-delà, pour vraiment atteindre la carboneutralité aussi vite que possible dans la réalisation du projet*¹⁴³. »

Pour y parvenir, la plupart des mesures proposées visant directement la voiture concernent le stationnement, notamment l'importance à lui accorder, l'utilisation qu'il conviendrait d'en faire et la disposition des espaces à travers le site Namur-Hippodrome. Pour le CRE-Montréal, qui invite la Ville à se doter d'une stratégie d'ensemble en la matière, la gestion du stationnement est « *la façon la plus efficace d'encadrer l'utilisation de la voiture et d'encourager les transports*

¹³⁷ Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 8.16, p. 6

¹³⁸ Oroboro, doc. 8.13, p. 1

¹³⁹ Jean-Michel Dion, doc. 8.60, p. 2; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 8.69.1, p. 16; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5; Andrée Robillard, doc. 9.2, #2

¹⁴⁰ Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5; Geneviève Cousineau, doc. 9.3, #2; Jean-François Boisvert, doc. 9.3, #4

¹⁴¹ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 5

¹⁴² Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 7

¹⁴³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 965-971

*actifs et collectifs*¹⁴⁴. » D'après l'organisme, confier à une entité indépendante la gestion globale et intégrée des stationnements pourrait permettre de :

- déconnecter le coût de réalisation des immeubles de logements sociaux ou abordables et du stationnement nécessaire à certains résidents;
- adopter une tarification et un jalonnement dynamiques des espaces¹⁴⁵;
- prioriser l'attribution des espaces en fonction des besoins (personnes à mobilité réduite, familles nombreuses) plutôt qu'en fonction des critères du marché;
- financer la construction de façon plus créative, par exemple sur un plus long terme¹⁴⁶.

À l'intention des promoteurs qui craindraient de mettre en vente des copropriétés dépourvues de stationnement, le CRE-Montréal cite l'exemple du Merwedekanaalzone d'Utrecht, aux Pays-Bas, où des stationnements de surface locatifs ont été mis à la disposition des nouveaux résidents, de façon temporaire : « [...] ça pourrait être un espèce de solution mitoyenne de dire, bien on va vous offrir un stationnement pendant les deux, trois premières années et puis ensuite, bien vous allez compléter votre transition et puis vous pourrez vous priver de voiture, parce que le quartier va être tellement propice à ça¹⁴⁷. » Offrir un passeport mobilité aux nouveaux résidents, en partenariat avec les employeurs et la STM entre autres, serait aussi une façon de « faire tomber la barrière à l'achat de la rareté du stationnement¹⁴⁸ » tout en décourageant l'usage de l'auto solo¹⁴⁹.

Les participants ayant abordé la question souhaitent réduire¹⁵⁰, voire éliminer¹⁵¹ le stationnement de surface à l'intérieur du site. On propose d'abaisser les ratios à proximité des habitations et des équipements de transport (stations de métro, arrêts d'autobus, autopartage, Bixi)¹⁵², sauf pour les personnes à mobilité réduite¹⁵³, d'éliminer les quotas minimums de stationnement, à l'exemple de l'arrondissement de Ville-Marie, et de réduire les maximums¹⁵⁴, de confiner les stationnements « en périphérie du grand secteur Namur-De la Savane¹⁵⁵ » et de

¹⁴⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 1038-1040

¹⁴⁵ La tarification dynamique consiste à ajuster les prix en fonction de la demande.

<https://www.definitions-marketing.com/definition/tarification-dynamique;>

Le jalonnement dynamique est l'ensemble des panneaux et dispositifs d'information implantés sur la voirie indiquant la direction des parcs de stationnement, en association avec le nombre de cases disponibles. <https://www.sareco.fr/fr/notre-metier/glossaire-du-stationnement/jalonnement-dynamique>

¹⁴⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 15

¹⁴⁷ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 1070-1073

¹⁴⁸ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 15

¹⁴⁹ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 3

¹⁵⁰ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21; Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 8

¹⁵¹ Participants à la table 2 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 5; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 16; Derek Robertson, doc. 8.72.1, L. 141-144; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

¹⁵² Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 26

¹⁵³ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3; David Laramy, doc. 9.6, #1; Sarah Hunter, doc. 9.7, #8

¹⁵⁴ Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 9

¹⁵⁵ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

les tarifier en totalité, et de mutualiser l'offre de cases afin de mieux la rationaliser¹⁵⁶. Sur ce dernier point, le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal suggère de réaménager les espaces de stationnement existants aux abords du site de manière écoresponsable, et de mutualiser leur usage entre les grands commerces et les entreprises, les institutions et les zones résidentielles¹⁵⁷. Des participants préviennent cependant que les stationnements des commerces ne devraient pas servir de stationnements incitatifs pour les usagers du métro¹⁵⁸. Enfin, considérant que « *chaque véhicule en autopartage remplace huit voitures*¹⁵⁹ », Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal proposent de répartir une flotte de véhicules partagés en des endroits stratégiques, en leur attribuant un certain nombre de cases réservées.

Des limites de vitesse réduites, des arrêts fréquents et des voies de circulation étroites sont d'autres mesures suggérées qui auraient pour effet de limiter la présence des voitures dans le quartier et au-delà¹⁶⁰. Divers participants recommandent d'éviter le transit des véhicules motorisés ou lourds dans le quartier, qui en « *ternirait la qualité de vie*¹⁶¹ », et de le dévier hors de ses limites¹⁶².

Pour un citoyen, le futur quartier « *ne doit pas permettre la possession d'un véhicule*¹⁶³ ». L'Association des piétons et cyclistes de NDG propose également de « *favoriser un développement sans voiture* », où seuls les véhicules d'urgence, de livraison et de transport en commun pourraient circuler, mais uniquement « *si les autres problématiques sont réglées d'emblée, et si les études de marché démontrent une acceptabilité économique*¹⁶⁴. »

Certains intervenants soulignent la nécessité de « *trouver le juste équilibre*¹⁶⁵ » entre le désir de limiter l'utilisation de l'automobile et les besoins des ménages. Tout en étant favorables à la réduction des transports motorisés, la CDC de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière soutiennent que « *l'exclusion complète des voitures sur le site pourrait s'avérer trop restrictive pour certains et risquerait de décourager une part considérable des ménages ciblés pour le redéveloppement du site, comme les familles*¹⁶⁶. » Un citoyen estime que la Ville doit faire preuve d'une grande prudence, car même si des mesures de planification durables sont adoptées et que le

¹⁵⁶ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 24

¹⁵⁷ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 17

¹⁵⁸ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

¹⁵⁹ Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 9

¹⁶⁰ Participants à la table 2 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6; Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 26; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 5

¹⁶¹ Jean-Michel Dion, doc. 9.3, #1

¹⁶² Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 8; Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 18

¹⁶³ Alexandre Campeau-Vallée, doc. 8.66.2, L. 1206-1207

¹⁶⁴ Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 8.69.1, p. 17

¹⁶⁵ Robert Libman, doc. 8.23, p. 2-3

¹⁶⁶ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 5

gouvernement investit pour bonifier l'offre, l'accès et l'expérience du système de transport collectif, il n'est « *pas réaliste de supposer [que ces actions] réussiront à convaincre tout le monde d'oublier la voiture et d'adopter les transports collectifs*¹⁶⁷. » À titre d'exemple, les résidents du quartier travaillant à l'extérieur de Montréal pourraient être contraints d'utiliser leur voiture¹⁶⁸.

2.3.3 Un cocktail de transports

Cette mise en garde étant faite, le déploiement d'un cocktail transport au sein d'aménagements priorisant les déplacements actifs et collectifs est réclamé par une majorité d'intervenants dans le quartier Namur-Hippodrome.

Quelques grands principes sont formulés à cet égard. Tout d'abord, l'ACME rappelle qu'en vertu de sa Charte du piéton (2006), la Ville de Montréal s'engage à « *accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche*¹⁶⁹ », et à offrir aux piétons « *des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité et de sécurité*¹⁷⁰ ». Pour leur part, La Coalition Poids et le Centre d'écologie urbaine de Montréal recommandent une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire. D'après eux, planifier les transports exige de positionner « *l'humain au centre des préoccupations*¹⁷¹ », afin d'offrir « *une expérience de déplacement optimale aux piétons, aux cyclistes et aux usagers du transport collectif*¹⁷² ». On demande également d'adapter le transport actif au contexte des changements climatiques¹⁷³.

En phase avec ces principes, citoyens et groupes partagent la vision d'une trame de rues perméable et conviviale, connectée de façon à relier entre eux les espaces publics, et grandement végétalisée en réponse à l'îlot de chaleur qu'est le secteur Namur-De la Savane. Cette trame pourrait comprendre une place publique centrale, un réseau de rues partagées, une promenade piétonne, une rue principale accessible uniquement aux piétons et aux cyclistes, un corridor vert, des ruelles vertes servant d'espaces partagés pour les résidents des îlots¹⁷⁴, ou encore une « *multitude de passages et de venelles*¹⁷⁵ » permettant aux piétons et aux cyclistes, quel que soit leur âge ou leur degré de mobilité, de circuler dans le quartier de façon sécuritaire. On demande

¹⁶⁷ Robert Libman, doc. 8.23, p. 2-3

¹⁶⁸ William Tse, doc. 9.1, #1

¹⁶⁹ Ville de Montréal, Charte du piéton – 2006, doc. 4.7, p. 1; cité par Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 4

¹⁷⁰ Ville de Montréal, Charte du piéton – 2006, doc. 4.7, p. 3; cité par Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 4

¹⁷¹ Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 8.16, p. 4

¹⁷² Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 8.16, p. 4

¹⁷³ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 4; Participants à la table 2 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 7

¹⁷⁴ Participants à la table 3 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 7; Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 11; Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 11; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.2, #9

¹⁷⁵ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 4

également de larges trottoirs verdis, des bancs publics, des fleurs et de grands carrés d'arbres, un éclairage suffisant, des passages piétonniers élargis, des temps de traverse allongés et, hiver comme été, des aménagements sécuritaires aux viaducs et aux intersections¹⁷⁶.

Formant le vœu d'un quartier « *où le vélo est pour tous*¹⁷⁷ » et devient un choix naturel pour aller « *chercher les enfants et faire les emplettes*¹⁷⁸ », plusieurs participants souhaitent le déploiement d'un réseau de pistes cyclables aménagées. Afin d'en accroître l'utilisation, ils suggèrent de connecter ce réseau aux stations de métro, d'installer des stations Bixi et d'établir des ratios de stationnements intérieur et extérieur pour vélos¹⁷⁹. Un participant fait remarquer que les stationnements pour vélos intégrés aux bâtiments sont d'ordinaire insuffisants en regard des besoins : « *On parle d'une place par chambre à coucher. Si chaque occupant de la maison a un vélo, ça prend une place pour le garer*¹⁸⁰. » En outre, indique ce participant, il faudrait prévoir les infrastructures nécessaires à la recharge des vélos électriques, tout comme pour les voitures¹⁸¹.

L'aménagement du quartier devrait valoriser le transport actif en toute saison, selon certains répondants. Société Alto 2 et Société Momentum Transport demandent le déneigement prioritaire des réseaux cyclables et piétonniers, ce qui pourrait être rendu possible en confiant la tâche à une association de propriétaires¹⁸².

2.3.4 L'accès aux stations de métro

Considérant que les stations de métro Namur et De la Savane sont parmi les moins utilisées du réseau¹⁸³, notamment dû aux contraintes de sécurité et de convivialité posées par l'autoroute Décarie, différentes propositions visent à en accroître l'achalandage grâce à une meilleure accessibilité.

Un citoyen avance que la qualité du lien entre le nouveau quartier et la station Namur est une « *condition essentielle au succès du projet*¹⁸⁴ » d'écoquartier. Pour le CRE-Montréal, la construction d'un édicule de métro du côté ouest de Décarie est « *incontournable*¹⁸⁵ » en matière

¹⁷⁶ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 4; Participants à la table 2 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 5; Participants à la table 2 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 6; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 20; Micheline Pilon, doc. 9.6, #4

¹⁷⁷ Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 8.69.1, p. 13

¹⁷⁸ Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 8.69.1, p. 14

¹⁷⁹ Participants à la Table 3 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 8; Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 4; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 19; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 9; Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 7; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5

¹⁸⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 1076-1078

¹⁸¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 1078-1079

¹⁸² Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 4; Coalition québécoise sur la problématique du poids et Centre d'écologie urbaine de Montréal, doc. 8.16, p. 4; Pierre Marcoux, doc. 8.61, p. 5

¹⁸³ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

¹⁸⁴ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 2

¹⁸⁵ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 1125-1129

d'accessibilité, tandis qu'un simple réaménagement risque de ne jamais rendre l'endroit convivial pour les piétons et les cyclistes. Quant à la station Namur elle-même, l'OBNL Les Pantoufflards recommande de profiter des travaux induits par le projet pour la doter d'un ascenseur à l'intention des personnes à mobilité réduite¹⁸⁶.

Des participants de tous horizons se disent favorables au recouvrement partiel de l'autoroute Décarie entre les viaducs Jean-Talon et des Jockeys, afin d'y créer un nouvel espace public. Présenté par des citoyens comme un « *corridor vert, fort et symbolique*¹⁸⁷ » et un « *parcours naturel, agréable et intelligible pour les modes de transport actif*¹⁸⁸ », cet aménagement rapprocherait les secteurs avoisinants et faciliterait l'accès à la station Namur depuis l'ouest de Décarie, grâce à l'amélioration de la sécurité des usagers, de la qualité de l'air et de l'apparence générale des lieux. Sa contribution à réduire le bruit causé par la circulation automobile limiterait les désagréments à la sortie du métro¹⁸⁹. Cela étant dit, un participant craint que l'autoroute demeure tout de même perceptible aux usagers du nouvel espace. Il propose donc d'assurer la continuité du cadre bâti sur les axes des Jockeys et Jean-Talon par l'implantation de bâtiments peu profonds comprenant des commerces et des services¹⁹⁰. Des temps de traverse allongés sont également demandés¹⁹¹.

Les participants à la rencontre sur les activités économiques et commerciales estiment de même que le recouvrement serait dans l'intérêt des résidents du secteur, des familles dont les enfants doivent se rendre à l'école, ainsi que des commerces et de leur clientèle. Puisque le nouvel espace public agirait comme lieu de passage et entrée de quartier, il ne faudrait pas rater l'occasion, selon eux, d'en faire un lieu emblématique¹⁹².

Quant au lien menant de la station Namur vers le cœur du site, on propose de le requalifier par l'aménagement de voies bien éclairées, et d'y maintenir un achalandage constant grâce à la présence de commerces, de lieux communautaires, d'arbres et de petits espaces publics¹⁹³. La chambre de commerce du Montréal métropolitain partage sa vision d'un lien naturel et convivial entre la station de métro et les zones résidentielles :

« Je pense que la référence devrait être un peu la dynamique qui se passe, je vais caricaturer, mais à la sortie du métro Mont-Royal. Tout le monde qui habite sur le Plateau sort de Mont-Royal, la sortie de métro, marche, fait ses emplettes et coupe vers sa maison.

¹⁸⁶ Les Pantoufflards, doc. 8.9, p. 2

¹⁸⁷ Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5

¹⁸⁸ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 2

¹⁸⁹ Participants à l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5, 6, 8 et 9; Les Pantoufflards, doc. 8.9, p. 2; Oroboro, doc. 8.13, p. 2; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4-5; Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 2; Joanna Avantis, doc. 8.64, p. 4; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 2

¹⁹⁰ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 2

¹⁹¹ Participants aux tables 1, 2 et 3 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 9

¹⁹² Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

¹⁹³ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3

[...] On doit avoir envie de s’y asseoir, puis d’attendre le collègue ou le voisin qu’on voit toujours à la même heure à chaque jour. Mais, l’idée c’est que ce soit un [mouvement] naturel vers les zones résidentielles. Et à ce moment-là, à la fois il va y avoir de la densité, il va y avoir de l’intérêt commercial, je pense que là on n’a pas un problème d’artère commerciale avec des locaux vacants, je pense qu’on a beaucoup d’intérêts à s’établir là. [...] On insiste davantage sur l’aspect commercial parce que c’est le passage obligé pour tout le monde qui va être à pied¹⁹⁴. »

Enfin, l’ACME dit approuver l’idée d’une passerelle entre l’est et l’ouest de Décarie afin de mieux desservir la station De la Savane, tel que prévu au projet Royalmount¹⁹⁵. Collectif Notre 15/40 se demande au contraire si cette passerelle est vraiment nécessaire, et « *si l’argent dévolu au transport actif ne pourrait pas être mis dans une meilleure infrastructure¹⁹⁶* ».

2.3.5 Le transport collectif

En matière de transport collectif, le service d’autobus actuellement offert dans Namur-De la Savane est qualifié d’insuffisant; les trajets sont jugés trop longs et les passages, trop rares, voire inexistant la nuit. On propose de bonifier l’offre d’autobus sur les axes est-ouest et nord-sud en connectant entre elles les stations de métro et les gares¹⁹⁷, et de « *multiplier¹⁹⁸* » les voies réservées à l’intention de ces véhicules. Pour Bâtir son quartier, offrir une alternative à l’auto solo requiert une bonne fréquence, la priorité aux feux de circulation, des abris, ainsi que la diffusion d’informations en temps réel¹⁹⁹.

Le rôle joué par les stations de métro à titre de pôles intermodaux pour les transports collectifs et actifs mériterait d’être renforcé, selon divers répondants. Le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l’Île-de-Montréal parle, à ce titre, de « *stations de métro intégrées²⁰⁰* » combinant stations Bixi, supports à vélo, voitures partagées et bornes de recharge électriques²⁰¹. L’offre de transport collectif vers les stations pourrait être accrue grâce à un système de navette²⁰² autonome²⁰³ ou un service d’autobus à haute fréquence durant les heures de pointe²⁰⁴.

¹⁹⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22.1, L. 2595-2617

¹⁹⁵ Association québécoise des médecins pour l’environnement, doc. 8.75, p. 4

¹⁹⁶ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 3

¹⁹⁷ Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 8; Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l’Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 17; Jean-Michel Dion, doc. 8.60, p. 8; Association québécoise des médecins pour l’environnement, doc. 8.75, p. 5; Kenneth Morales, doc. 9.3, #5; Micheline Pilon, doc. 9.6, #4

¹⁹⁸ Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 11

¹⁹⁹ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 26

²⁰⁰ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l’Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 17

²⁰¹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l’Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 17

²⁰² Participants à la table 2 de l’atelier sur la mobilité à l’intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6

²⁰³ Participants à la table 1 de l’atelier sur la mobilité à l’intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 5

²⁰⁴ Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.3, #3

Alors que certains recommandent de « *conférer un statut régional*²⁰⁵ » à la station De la Savane dans la perspective du prolongement de la ligne orange jusqu'à la station Bois-Francs du REM, d'autres voient la station Namur comme le « *point focal*²⁰⁶ » du développement de l'offre de transport dans le secteur²⁰⁷. D'après un citoyen, les usagers du transport collectif gravitant vers les secteurs centre-ville ou Snowdon depuis Côte-de-Liesse, auraient avantage à faire leur correspondance à la station Namur plutôt qu'à Du Collège, comme c'est le cas actuellement²⁰⁸.

La proposition d'un pôle de transport à Namur s'accorde à celle d'ériger une nouvelle gare sur la ligne de train Exo2 – Saint-Jérôme dans la zone présentement occupée par les commerces de SmartCentres²⁰⁹. Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la requalification de cette zone offre l'occasion d'y développer un pôle intermodal complet, un « *projet audacieux et exemplaire*²¹⁰ » où se rejoindraient notamment le train de banlieue, le métro et le vélo²¹¹.

Plusieurs mémoires et interventions demandent davantage d'options de transport collectif structurant afin d'accroître la mobilité entre le secteur Namur-De la Savane et le reste de l'île²¹². Aux yeux de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, l'occasion offerte par la requalification du site Namur-Hippodrome est d'autant plus favorable que les gouvernements municipal et provincial sont tous deux liés au dossier : « *Il s'agit là d'une occasion d'interpeller directement le gouvernement du Québec sur la nécessité de déployer des solutions de mobilité et d'investir dans les infrastructures pour désenclaver les terrains*²¹³. »

L'implantation d'un mode de transport structurant additionnel, à la fois « *accessible et inclusif*²¹⁴ », est généralement souhaitée. Pour Oroboro, un réseau de transport électrique aurait des avantages sur les plans financier, esthétique et économique : « *a cost-effective and aesthetic option that will create a unique identity and character for the sector, while also improving public transit service and access, concentrating and promoting economic development along growth corridors*²¹⁵. »

²⁰⁵ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 4

²⁰⁶ Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1

²⁰⁷ Participants à la table 2 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6

²⁰⁸ Jean-Michel Dion, doc. 9.3, #1

²⁰⁹ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 5; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 17; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 3; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²¹⁰ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20.3, L. 1130-1134

²¹¹ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 17

²¹² Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

²¹³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 9

²¹⁴ Club Ami, la santé mentale par l'entraide et l'intégration socioprofessionnelle, doc. 8.56, p. 7

²¹⁵ Oroboro, doc. 8.13, p. 2

Les commentaires sur ce sujet marquent une préférence pour le tramway, bien que le Service rapide par bus (SRB) et le train léger soient parfois mentionnés comme alternatives²¹⁶. On rappelle au passage²¹⁷ que la mise en place d'un réseau de tramway a été annoncée en 2008 dans le Plan de transport de la Ville²¹⁸, encore en vigueur à ce jour. Quelques scénarios élaborés par des participants s'appuient sur ce mode de transport pour connecter le site de Namur-Hippodrome à Côte-des-Neiges, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent, Royalmount, l'aéroport Montréal-Trudeau, ainsi qu'au centre-ville et à la ligne rose proposée²¹⁹. Si, d'après un citoyen, 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*²²⁰ », des interlocuteurs croient que le raccordement du boulevard Cavendish offrirait justement cet espace, vers le nord et vers l'aéroport²²¹.

Des propositions visant à améliorer l'offre de transport structurant tiennent compte du faible achalandage de la ligne orange du métro dans ce secteur. Soulignant l'importance d'offrir des alternatives à la congestion routière actuelle, un citoyen préconise « *l'extension de la ligne orange vers la station Bois-Franc*²²². » Dans le même esprit, l'Association québécoise des médecins pour l'environnement soutient que « *la ligne orange sera certainement plus utilisée si on raccorde le métro au REM entre les stations de métro Côte-Vertu et la gare Bois-Franc, ce qui devrait être une priorité*²²³. » En l'absence d'un tel raccordement, on demande de réfléchir à des solutions de rabattement vers les stations du REM²²⁴.

2.3.6 Des solutions à l'enclavement

L'enclavement du secteur Namur-De la Savane est apparu à plusieurs comme le « *grand défi*²²⁵ » à relever en matière de mobilité, et une « *barrière significative à l'essor d'un quartier axé sur la mobilité durable*²²⁶. » Selon un participant, la présence d'immenses terrains sous-utilisés contigus au site de l'hippodrome, à savoir les gares de triage du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP), « *cause une rupture dans le tissu urbain de la ville et crée une trame de rues incohérente*²²⁷ ». Or cette trame, constituée de rues sans issue, d'intersections et de bretelles mal configurées et dangereuses, génère des bouchons de circulation poussant voitures

²¹⁶ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 2; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 9; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5; Club Ami, la santé mentale par l'entraide et l'intégration socioprofessionnelle, doc. 8.56, p. 7; Association des piétons et cyclistes de NDG, doc. 8.69.1, p. 17

²¹⁷ Participants à la table 1 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6

²¹⁸ Ville de Montréal, Plan de transport – 2008, doc. 4.6, p. 77

²¹⁹ Participants à la table 1 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6

²²⁰ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 8

²²¹ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3; Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 5

²²² Derek Robertson, doc. 8.72.1, L. 113-115

²²³ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²²⁴ Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24.1, L. 190-194

²²⁵ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 3

²²⁶ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 1

²²⁷ Robert Libman, doc. 8.23, p. 3

et autobus dans les rues résidentielles, ce qui crée de nouveaux embouteillages²²⁸. De l'avis de ce citoyen, « *travailler en collaboration avec le CN et le CP en vue de la relocalisation de leurs gares ferroviaires respectives hors de l'île, comme cela s'est fait dans de nombreux autres centres urbains au Canada en raison des pressions sur le développement*²²⁹ », offrirait une véritable occasion de créer une trame urbaine cohérente et de contenir l'étalement urbain grâce au développement d'un site beaucoup plus vaste que Namur-Hippodrome.

Quel que soit le mode de déplacement privilégié, des acteurs économiques et communautaires jugent primordial d'assurer la connectivité avec les villes voisines de Côte-Saint-Luc, Hampstead et Mont-Royal, de même qu'avec le restant de l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce²³⁰. Les propositions en ce sens incluent l'ajout d'un passage à niveau dans l'axe de la rue Clanranald vers Côte-Saint-Luc²³¹, le prolongement de Clanranald entre Jean-Talon Ouest et Paré afin d'y rediriger la circulation de transit et d'éviter que celle-ci ne traverse l'écoquartier²³², l'ouverture d'un passage à travers les voies de chemin de fer du CN et du CP vers l'arrondissement de Saint-Laurent et, plus particulièrement, le raccordement et l'extension du boulevard Cavendish²³³.

Le raccordement du boulevard Cavendish a été demandé à maintes reprises, avec certaines nuances. Alors que des acteurs économiques parlent d'atténuer la circulation des camions sur l'axe raccordé²³⁴, la Ville de Côte-Saint-Luc préférerait en exclure ce type de véhicule. Le raccordement de Cavendish souhaité par cette administration, pensé pour ne pas « *entraîner plus de voitures*²³⁵ », inclut un accès routier pour les véhicules privés, une voie réservée aux autobus rapides, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage, une piste cyclable connectée au Réseau express vélo (REV) et une ligne de tramway. Société Alto 2 et Société Momentum Transport suggèrent de même l'intégration d'un tramway ou d'une voie de SRB, mais excluent toute circulation motorisée pour éviter d'offrir « *une alternative attractive à l'échangeur entre l'autoroute 40 et l'autoroute 15*²³⁶. » Dans le même esprit, un citoyen croit que la possibilité d'accéder au secteur Côte-de-Liesse via le raccordement Cavendish accélérerait les trajets en autobus et offrirait un trajet sécuritaire aux cyclistes²³⁷ : « *Construire du neuf permettrait d'offrir des infrastructures performantes pour la circulation des autobus, chose qui ne semble pas*

²²⁸ Robert Libman, doc. 8.23, p. 3

²²⁹ Robert Libman, doc. 8.23, p. 5

²³⁰ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 5; Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5; Geneviève Cousineau, doc. 9.3, #2

²³¹ Participants à l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6 et 7

²³² Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 18

²³³ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 4

²³⁴ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

²³⁵ Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 5

²³⁶ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3

²³⁷ Jean-Michel Dion, doc. 8.60, p. 2

*envisageable à l'intersection 15-40*²³⁸. » Pour d'autres participants, le nouveau tronçon devrait être réservé aux transports collectifs et actifs, en cohérence avec l'objectif de créer un milieu de vie agréable et à échelle humaine²³⁹.

Par ailleurs, l'accessibilité du futur quartier Royalmount suscite quelques appréhensions²⁴⁰. On propose d'accroître la mobilité depuis Namur-Hippodrome par l'ajout de rues, et d'accélérer les démarches visant à prolonger le boulevard Cavendish vers l'avenue Royalmount²⁴¹.

Parmi les aménagements proposés visant à désenclaver le secteur, certains concernent spécifiquement les déplacements actifs. On demande, à l'intention des piétons et des cyclistes, la possibilité de traverser les corridors ferroviaires et les autoroutes 15 et 40 par le biais de tunnels et de passerelles, par exemple dans le prolongement du chemin Kildare. Un tunnel réservé aux transports actifs pourrait aussi être aménagé dans l'axe de la rue Clanranald²⁴².

Le réseau cyclable structurant du quartier pourrait participer au désenclavement du site en étant relié aux secteurs environnants et au centre-ville, notamment par le biais du Réseau express vélo (REV)²⁴³. L'Institut de développement urbain recommande que la Ville priorise l'aménagement des axes Jean-Talon et Décarie dans la phase 2 de déploiement du REV. Selon le Conseil régional de l'environnement de Montréal, le maillage intégré des voies cyclables devrait être complété avant l'installation des premiers résidents²⁴⁴.

2.3.7 Le transport des marchandises

Des intervenants expriment le désir d'empêcher la circulation des camions à l'intérieur du site²⁴⁵ et, plus globalement, de « *contrôler*²⁴⁶ » celle-ci pour préserver la santé et la sécurité dans les milieux de vie. Pour l'ACME, cet aspect est « *particulièrement important, quand on sait la morbidité et la mortalité élevées des accidents de piétons et cyclistes heurtés par des poids lourds*²⁴⁷. »

²³⁸ Jean-Michel Dion, doc. 8.60, p. 7

²³⁹ Participants à la table 1 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 5

²⁴⁰ Participants à l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7

²⁴¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 9; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5

²⁴² Participants à l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 7; Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5; Oroboro, doc. 8.13, p. 2; Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 7; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 16; Lisa Dillon, doc. 9.4, #8

²⁴³ Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 7; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²⁴⁴ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 19

²⁴⁵ Participants à la table 2 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²⁴⁶ Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 10

²⁴⁷ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

Devant ces intentions, des acteurs économiques préviennent que le développement des transports collectifs et actifs mis de l'avant par la Ville et de nombreux participants à la consultation n'est pas une solution pour les industries²⁴⁸. En effet, précisent-ils, assurer la fluidité du transport des marchandises est à la base du dynamisme des entreprises et des commerces du secteur, qu'il importe de protéger. Si ces participants jugent acceptable d'atténuer la circulation des camions sur Cavendish, Royalmount et Devonshire, ils espèrent du même coup que tout développement futur allégera les difficultés rencontrées par le transport routier au lieu de les accroître²⁴⁹. Quelques pistes de solution sont offertes de manière à concilier les intérêts de chacun : imposer un plan de gestion des déplacements aux entreprises pour le transport des personnes et des marchandises, anticiper les besoins de la population quant à la livraison des biens à domicile²⁵⁰, et intégrer au sein des zones résidentielles la livraison par véhicule léger et électrique, afin d'en réduire l'impact environnemental²⁵¹.

Selon l'OBNL Jalon, limiter la circulation dans les quartiers résidentiels exige de « *réinventer la livraison pour qu'elle puisse s'adapter à la ville et non d'adapter la ville à la livraison*²⁵². » L'organisme estime que la portion des parcours de livraison qui se heurte le plus au tissu urbain correspond au trajet entre l'entrepôt et la destination finale, communément appelé le « *dernier kilomètre* ». Les solutions proposées pour éviter ce type de circulation incluent les « *mini-hubs*²⁵³ » ou centres logistiques du dernier kilomètre²⁵⁴, les « *zones de livraison désignées et partagées entre plusieurs bâtiments, accessibles en dehors des voies principales de circulation pour les piétons et les cyclistes*²⁵⁵ », la livraison par vélos cargos²⁵⁶ ou par véhicules électriques de petite taille²⁵⁷, et la mise en place de casiers électroniques²⁵⁸. Alors que certains de ces projets sont en cours de déploiement à Montréal²⁵⁹, Jalon souligne que les véritables défis en cette matière tiennent à un aménagement urbain adapté et à une réglementation adéquate. D'après

²⁴⁸ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

²⁴⁹ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 6

²⁵⁰ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 3

²⁵¹ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5 à 7; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²⁵² Jalon, doc. 8.21, p. 8

²⁵³ Jalon, doc. 8.21, p. 9

²⁵⁴ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5

²⁵⁵ Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3

²⁵⁶ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 3; Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6; Geneviève Cousineau, doc. 9.3, #2; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.3, #3

²⁵⁷ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5; Geneviève Cousineau, doc. 9.3, #2; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.3, #3

²⁵⁸ Jalon, doc. 8.21, p. 9

²⁵⁹ Jalon cite un projet de casiers électroniques dans un commerce de la Plaza Saint-Hubert et le projet pilote Colibri, qui associe l'utilisation de vélos cargos électriques à un mini-hub situé dans l'ancienne gare d'autocar de Montréal; Jalon, doc. 8.21, p. 9

l'organisme, la requalification du site Namur-Hippodrome offrirait un contexte favorable à l'intégration de telles mesures²⁶⁰.

2.3.8 Une mobilité intégrée

Afin de ne pas limiter l'approche en matière de mobilité au futur quartier Namur-Hippodrome, des participants invitent la Ville à suivre les recommandations du groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane²⁶¹, en particulier celles relatives à son désenclavement²⁶². La Ville de Côte-Saint-Luc propose également de créer un plan directeur de mobilité coordonné pour ce même secteur²⁶³.

2.4 Un quartier vert

L'idée de créer « *un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté*²⁶⁴ » est saluée par la majorité des groupes et des participants qui plaident pour une architecture durable et la construction de bâtiments à faible dépense énergétique.

Afin d'aller un peu plus loin et de ne pas uniquement se conformer aux cibles de développement durable, certains proposent de créer un quartier phare qui élève la barre, un exemple, ou encore de faire de ce quartier un laboratoire, un lieu d'innovation où pourraient être envisagées des expériences jamais ou rarement tentées sur le territoire montréalais, voire à l'international²⁶⁵. Le Conseil régional de l'environnement résume dans son mémoire une idée défendue par plusieurs :

« L'écoquartier Namur-Hippodrome pourrait être abordé comme un laboratoire de meilleures pratiques à expérimenter et à implanter à Montréal dans les domaines de la réglementation, de l'urbanisme, de l'architecture, de la participation citoyenne, de l'efficacité énergétique, de la mobilité durable, de la gestion durable des eaux pluviales, de la gestion des matières résiduelles, de la transformation de milieux perturbés en milieux naturels de qualité, etc. »²⁶⁶.

²⁶⁰ Participants à la table 2 de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.2, p. 6; Société Alto 2 et Société Momentum Transport, doc. 8.6, p. 3; Jalon, doc. 8.21, p. 5, 8, 9 et 10; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5-6 et 7; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²⁶¹ Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 5; Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 7

²⁶² Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 7

²⁶³ Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 7

²⁶⁴ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 17

²⁶⁵ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 4 et 10; Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 7; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 9; Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 3; Société de verdissement du Montréal métropolitain, doc. 8.59, p. 4; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, doc. 8

²⁶⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 6

Plus concrètement, deux organismes proposent d'établir des partenariats avec des pôles d'expertise montréalais et des groupes de recherche. Ils demandent de mettre des terrains à la disposition de ces groupes et de concevoir une plateforme de recherche interdisciplinaire pour la définition de cibles et d'objectifs afin de documenter l'innovation, de proposer des correctifs en continu et de faire rayonner l'expertise montréalaise²⁶⁷. Par ailleurs, une participante demande que des espaces soient réservés et laissés non aménagés afin de permettre l'intégration des innovations de demain²⁶⁸.

Toujours dans un but d'expérimentation, des chercheuses de l'Université Concordia ont présenté à la commission le concept de quartier Zéro 9, qui comprend neuf principes à appliquer afin de concevoir un quartier zéro carbone. Les principes misent sur l'utilisation de l'intelligence artificielle, la collaboration citoyenne, l'aménagement d'un quartier favorisant la cohabitation multigénérationnelle et l'innovation sociale, des approches technologiques et collaboratives favorisant le partage de connaissances, l'utilisation de la culture comme vecteur d'engagement civique, la conception d'un quartier pour les habitants et non pour les voitures, une densité propice à la vie de quartier, l'utilisation de matériaux à énergie intrinsèque, la mise en place de normes d'efficacité énergétique rigoureuses, ainsi que la planification des espaces réservés aux équipements pour la production d'énergie renouvelable. Aux dires des chercheuses, des sites accueillant quelques dizaines de bâtiments de ce type existent en Europe, mais aucun n'a l'ampleur du futur quartier Namur-Hippodrome, d'où l'intérêt de l'utiliser comme un laboratoire. Plusieurs des éléments composant les neuf principes sont repris de manière individuelle par des participants, notamment l'efficacité énergétique et la production d'énergie renouvelable²⁶⁹.

Quelques intervenants demandent qu'une charte, un programme ou une certification d'écoquartier montréalais soit mis(e) en place, et que cet écoquartier intègre des objectifs en matière de participation citoyenne et de réalisation de logements sociaux, ainsi que des règles de construction²⁷⁰. Un citoyen souligne qu'en plus de réglementer les diverses composantes d'un écoquartier, les chartes encouragent les démarches démocratiques et, de ce fait, l'émergence d'un consensus au sein de la population²⁷¹.

Outre le déploiement de moyens de transport minimisant l'émission de gaz à effet de serre, les répondants ont fait plusieurs propositions et commentaires sur l'efficacité énergétique des bâtiments et les sources d'énergie à privilégier afin d'atteindre la carboneutralité à l'échelle du quartier.

²⁶⁷ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 6; Société de verdissement du Montréal métropolitain, doc. 8.59, p. 4

²⁶⁸ Geneviève Cousineau, doc. 9.1, #5

²⁶⁹ IDEAS-BE Université Concordia, doc. 8.65 et doc. 8.65.1, L. 1829-1937

²⁷⁰ Atelier Habitation Montréal, doc. 8.10, p. 9; Francis Lapierre, doc. 8.26, p. 2; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 10-12

²⁷¹ Francis Lapierre, doc. 8.26, p. 2

Les participants s'étant prononcés sur le sujet sont unanimes : les bâtiments construits dans le futur quartier doivent atteindre les plus hauts standards en matière d'efficacité énergétique et n'utiliser que des énergies renouvelables. Pour Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, cela devrait donc exclure le gaz naturel, à l'image de la Ville de Rennes, en France. Afin d'utiliser le moins d'énergie possible et d'atteindre l'objectif de carboneutralité, il est proposé de maximiser l'ensoleillement grâce au positionnement des bâtiments, d'utiliser des équipements de chauffage et de climatisation à haute performance, d'intégrer des toits et des murs végétalisés, ou encore de concevoir les appartements de manière à favoriser une ventilation naturelle et à éviter l'utilisation de climatiseurs. En plus de l'énergie nécessaire au chauffage et à la climatisation, les participants demandent de considérer les dépenses énergétiques tout au long du cycle de vie des matériaux utilisés. Ils proposent de prioriser les matériaux de construction recyclés ou entièrement recyclables en fin de vie, qui induisent une dépense énergétique faible depuis la production jusqu'au recyclage, en passant par le transport²⁷².

Un participant a présenté le concept de maison résiliente ou « *earthship house* », qui peut fournir chaleur, eau, nourriture et électricité à ses occupants grâce au design, à l'utilisation d'une serre, de panneaux solaires et d'une éolienne, à la filtration et à la récupération de l'eau de pluie²⁷³. Un duo d'entreprises a également proposé de considérer le développement du futur quartier comme un ensemble vivant dans l'esprit du « *Living Community Challenge* » soit un cadre de planification, de design et de construction visant à créer une symbiose entre les communautés et leurs milieux de vie, développé aux États-Unis par le International Living Future Institute²⁷⁴. En matière de bâtiment, le *Living Community Challenge* prône par exemple de favoriser les matériaux de construction régionaux, recyclés et fabriqués par des entreprises responsables, de dévoiler l'ensemble des matériaux entrant dans la composition des bâtiments ou aménagements réalisés, d'inclure des travailleurs défavorisés ou appartenant à des minorités aux divers travaux, et de maintenir la connaissance d'un bâtiment tout au long de sa vie utile, par la transmission des renseignements pertinents aux équipes de travail et usagers²⁷⁵.

Pour créer un quartier autosuffisant sur le plan énergétique, certains soulignent qu'il faut prévoir l'espace pour les équipements nécessaires à l'implantation d'éoliennes, de panneaux solaires et de systèmes géothermiques. La mise en œuvre d'un système urbain de chauffage et de climatisation basé sur la géothermie, et le concept de boucle énergétique pour l'ensemble du

²⁷² Francis Lapierre, doc. 8.26, p. 9; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 5; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6 et 9; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 13; Antoine Beauvais, doc. 8.67, p. 9; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 6; Vicky Reinoso, doc. 9.1, #4

²⁷³ Francis Lapierre, doc. 8.26, p. 8; Vicky Reinoso, doc. 9.1, #4

²⁷⁴ Société Alto 2 et Société Momentum transport, doc. 8.6, p. 1-2; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 24; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 9; Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 6

²⁷⁵ Société Alto 2 et Société Momentum transport, doc. 8.6, p. 2

quartier qui permettrait de récupérer la chaleur ou l'air frais de certains bâtiments ou projets situés à proximité, vont dans le même sens²⁷⁶.

Dans l'éventualité où des projets d'autoproduction énergétique pour des bâtiments net zéro seraient implantés dans le quartier, l'encadrement réglementaire devrait être revu, selon un organisme, afin d'obliger Hydro-Québec à acheter les surplus produits²⁷⁷.

2.4.1 La gestion de l'eau et des déchets

La gestion des eaux de ruissellement et des eaux domestiques dites « grises » est, pour les participants, un autre élément important dans la conception d'un quartier vert et résilient face aux changements climatiques. On propose de gérer les eaux de ruissellement par infiltration et par rétention grâce à l'aménagement de bassins de rétention, à la création de milieux humides ou d'une piscine naturelle dont l'eau serait filtrée par les végétaux. À propos des eaux grises, on suggère des systèmes locaux de prétraitement afin de réutiliser l'eau, par exemple pour l'irrigation²⁷⁸.

La question des matières résiduelles et de leur récupération a fait l'objet de quelques commentaires. Des répondants soulignent tout d'abord qu'un écobâtiment devrait comporter l'espace nécessaire à la gestion à trois voies des matières résiduelles²⁷⁹, c'est-à-dire à l'entreposage temporaire des résidus alimentaires et verts, des matières recyclables et des déchets. Des participants recommandent d'utiliser les déchets dans la production de biogaz servant à chauffer les habitations et à alimenter les autobus, « *comme cela se fait en Europe*²⁸⁰ », ou encore la valorisation d'au moins 80 % des déchets de construction²⁸¹. Le CRE-Montréal croit que le quartier pourrait atteindre un taux de récupération des matières résiduelles de 85 % d'ici 2030, voire de 100 % si la Ville souhaite créer un écoquartier d'avant-garde. Pour Société Alto 2 et Société Momentum Transport, de tels objectifs et approches devraient être intégrés à une stratégie commune de gestion des déchets, laquelle permettrait « *d'identifier des objectifs d'équipement de gestion des déchets pour chaque développement*²⁸² », et de veiller au respect des normes fixées.

2.5 Les espaces verts et bleus

²⁷⁶ Carbonleo, doc. 8.17, p. 9; Francis Lapierre, doc. 8.27, p. 5; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 6 et 9; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 13; IDEAS-BE Université Concordia, doc. 8.65, p. 13; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 4; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6; Vicky Reinoso, doc. 9.1, #4; Madeleine Bélisle, doc. 9.1, #8; Kenneth Morales, doc. 9.3, #5

²⁷⁷ Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 6-8

²⁷⁸ Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 10; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 9; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 4-5; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6

²⁷⁹ Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 10

²⁸⁰ Participants à la table 1 de l'atelier créatif sur les innovations – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.1, p. 4

²⁸¹ Société Alto 2 et Société Momentum transport, doc. 8.6, p. 2

²⁸² Société Alto 2 et Société Momentum transport, doc. 8.6, p. 3

Tous les participants s'étant prononcés sur les espaces verts semblent d'accord avec le principe mis de l'avant par la Ville de créer « *un réseau d'espaces verts et publics intégrés, à la base de l'organisation spatiale du quartier*²⁸³ ».

Des groupes communautaires de Côte-des-Neiges et des environs demandent d'assurer « *l'aménagement d'un grand nombre d'espaces verts, de ruelles vertes et de parcs comprenant des structures sportives et communautaires*²⁸⁴. » Certains proposent d'atteindre un coefficient de biotope par surface (c'est-à-dire la part de surface végétale sur l'ensemble du site, incluant sols, toitures, terrasses, façades et murs végétalisés, et surfaces alvéolées perméables²⁸⁵) de 60 %, ou encore d'aménager de 25 % à 50 % de la superficie du terrain de l'ancien hippodrome en parc ou en espaces verts²⁸⁶. À l'instar de ces groupes, plusieurs citoyens demandent que le futur quartier comprenne beaucoup d'espaces verts autour des immeubles ainsi que des espaces verdis comme les toits et les balcons pour créer des zones d'ombre et réduire les îlots de chaleur²⁸⁷.

Des interventions soulignent l'importance des espaces verts pour la santé, la socialisation intergénérationnelle et la qualité de vie dans le futur quartier²⁸⁸. Considérant l'importance démontrée pour la santé humaine du couvert végétal en milieu urbain, et le fait que le secteur Namur-De la Savane est « *un immense îlot de chaleur*²⁸⁹ », « *ce que propose la ville nous semble assez timide*²⁹⁰ », dit l'ACME. Un citoyen demande de penser le quartier au-delà du bénéfice des constructeurs, car à long terme, c'est la santé de nos enfants qui est en jeu²⁹¹. Une autre intervenante propose également de planter des arbres « *for the benefit of all Montrealers*²⁹² », en commençant par le pourtour de la station de métro, et de créer un petit jardin botanique.

²⁸³ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 24

²⁸⁴ Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 8; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 7; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 5; Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 6; P.O.P.I.R. – Comité logement, doc. 8.36, p. 7; Comité de défense des droits sociaux de la fédération CJA, doc. 8.37, p. 6; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 6; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 5; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 5; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 6; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 6; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 6; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 6

²⁸⁵ Définition de coefficient de biotope par surface : <https://www.o2d-environnement.com/observatoires/coefficient-de-biotope-par-surface>

²⁸⁶ Imagine Lachine Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 10; Jean-Philippe Fortin, doc. 8.50, p. 1; Lisa Dillon, doc. 9.4, #8; François Latreille, doc. 9.4, #9; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.4, #11; Jean-François Boisvert, doc. 9.4, #12; Kenneth Morales, doc. 9.4, #13

²⁸⁷ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 8; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 20; Francine Kaplovitch, doc. 8.74, p.1; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²⁸⁸ Synthèse du questionnaire en ligne, doc. 5.6.1.2, p. 14; Groupe Sélection, doc. 8.57, p. 6

²⁸⁹ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

²⁹⁰ *Id.*

²⁹¹ Hatem Babay, doc. 9.1, #7

²⁹² Sona Hagopian, doc. 9.7, #3

En concordance avec l'idée d'un quartier « où les enfants peuvent jouer dehors en toute sécurité et où les liens entre voisins sont favorisés²⁹³ », un participant note que les ruelles montréalaises « sont de plus en plus verdies et servent d'espace partagé pour les habitants de l'îlot²⁹⁴. » Dans le cadre d'un nouveau développement, indique-t-il, les ruelles « 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 pas²⁹⁵. »

2.5.1 Un grand parc

En plus de la grande quantité d'espaces verts sous toutes ses formes à travers le quartier, plusieurs participants demandent l'aménagement d'un grand parc central. Sa vocation, sa superficie et sa forme varient selon les propositions.

Certains désirent un parc avec un complexe récréatif et d'entraînement comprenant des terrains de tennis, de soccer et de baseball, une piscine publique, une piste de course et des installations pour les enfants²⁹⁶. D'autres demandent que l'aménagement du parc soit le plus naturel possible. En ce sens, quelques participants ont mentionné qu'il serait intéressant d'aménager des sentiers et un plan d'eau pour y pratiquer des activités comme le kayak²⁹⁷. Un participant propose, pour sa part, de créer un pôle hivernal pour le parc Hippodrome. Il suggère notamment la construction d'un pavillon d'accueil, l'aménagement d'une patinoire réfrigérée et un centre de ski de fond comprenant une école de ski²⁹⁸.

L'Association québécoise des médecins pour l'environnement estime « crucial de penser à créer de grands îlots de fraîcheur dans la ville²⁹⁹. » Afin de contrer les effets néfastes des canicules sur la santé, l'Association propose d'aménager un grand parc comprenant un bassin et des jeux d'eau pour les enfants. Elle mentionne qu'un parc d'envergure peut être une manière d'atteindre les objectifs liés à la volonté de la Ville d'offrir un mode de vie axé sur la cohabitation, la socialisation, l'apprentissage, l'éducation, la sécurité et l'activité physique³⁰⁰. Quelques participants soulignent qu'il importe de créer, au cœur de la Ville, des lieux propices au repos et à l'activité physique pour réduire le stress et éviter les problèmes liés à la sédentarité³⁰¹.

La superficie destinée au parc varie selon les participants. Pour certains, qui souhaitent un pendant au mont Royal ou évoquent des parcs célèbres de New York, San Francisco, Boston ou

²⁹³ Geneviève Cousineau, doc. 9.1, #5

²⁹⁴ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 5

²⁹⁵ Grégory Taillon, doc. 8.55, p. 5

²⁹⁶ Koffi Doumon, doc. 9.6, #3; Chantal Gagné; doc. 9.4, #4; Catherine Beaulieu, doc. 9.4, #3; Geneviève Cousineau, doc. 9.2, #7; William Tse, doc. 9.1, #1; Diane Sicotte, doc. 9.4, #5; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21

²⁹⁷ Chantal Bouthillier-Gravel, doc. 9.4, #2; Catherine Beaulieu, doc. 9.4, #3

²⁹⁸ Pierre Marcoux, doc. 8.61, p. 3-4

²⁹⁹ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5

³⁰⁰ Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 5-6

³⁰¹ Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 16; Chantal Bouthillier-Gravel, doc. 9.4, #2

Ottawa, le site Namur-Hippodrome offre la dernière opportunité d'aménager un grand parc public. Attribuer une part significative ou la totalité du site à l'aménagement d'un parc permettrait d'y accueillir une forêt urbaine ou une variété d'infrastructures sportives, comblant ainsi une lacune dans cette partie du territoire montréalais³⁰².

Baser le développement sur la densification permettrait de libérer un maximum d'espace au sol pour l'aménagement d'espaces verts de toutes sortes, selon Groupe Sélection³⁰³. C'est aussi l'avis d'un citoyen, qui imagine un concept d'aménagement dans lequel une forte densité d'habitation, concentrée en bordure de la rue Paré, dégagerait un espace de 30 hectares pour la réalisation d'un parc, d'un verger et d'un marché public³⁰⁴. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal recommande l'aménagement d'un « [...] vaste parc d'au moins 10 hectares autour des noyaux de végétation colonisatrice présents. À terme, ce parc devrait présenter une mosaïque de milieux naturels (notamment des milieux humides intégrés à un système de gestion des eaux) propice à la biodiversité, et devrait pouvoir accueillir une multiplicité d'usages récréatifs, éducatifs, culturels et agricoles complémentaires³⁰⁵. »

La mise en valeur de l'anneau de course de l'hippodrome dans l'aménagement du parc a été évoquée à quelques reprises, notamment lors de l'atelier créatif sur l'aménagement du milieu de vie³⁰⁶. Les organismes Imagine Lachine Est et Coalition Climat Montréal proposent de « conserver l'ancienne piste de course de chevaux comme trame de rue principale, avec à l'intérieur un parc central, des places publiques et des terrains de jeu, tout en étant le cœur de la mobilité durable (traversée par le tramway, le réseau de pistes cyclables et les rues piétonnières)³⁰⁷. »

2.5.2 Les corridors écologiques

Quelques participants et organismes demandent la mise en réseau des espaces verts et bleus et du grand parc afin de créer des corridors de biodiversité, en particulier avec le corridor écologique Darlington et l'écoterritoire du ruisseau Bertrand³⁰⁸. En ce sens, l'organisme Bâtir son quartier recommande de « créer un parc urbain structurant pour le quartier et les abords, comme armature du quartier, en lien avec le Corridor écologique Darlington³⁰⁹. » Le potentiel de la voie ferrée longeant le site en tant que corridor de biodiversité, qui aiderait à la dispersion des espèces en raison de son caractère continu et végétalisé, est également souligné³¹⁰. Certains demandent

³⁰² Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 16; Rosette Elkeslassi, doc. 8.30, p. 1; André Robillard, doc. 9.1, #2; Justin Carrier, doc. 9.4, #1; Chantal Bouthillier-Gravel, doc. 9.4, #2; Chantal Gagné, doc. 9.4, #4; Dimitri Bossut, doc. 9.4, #6; Jean-Maxime Archambault, doc. 9.4, #11; Gary Fullerton, doc. 9.7, #8

³⁰³ Groupe Sélection, doc. 8.57, p. 6

³⁰⁴ John Dohan, doc. 8.28 et doc. 8.28.2

³⁰⁵ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 22

³⁰⁶ Participants à la table 1 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 10

³⁰⁷ Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 10

³⁰⁸ Société de verdissement du Montréal métropolitain, doc. 8.59, p. 4

³⁰⁹ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 24

³¹⁰ Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 8; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 3

de soigner la composition des aménagements afin de laisser une place importante aux plantes indigènes et de créer des habitats propices à la flore et à la faune, comme le coyote et la couleuvre brune, mais aussi pour les insectes, les abeilles et les papillons³¹¹. Dans cet esprit, le Conseil régional de l'environnement de Montréal recommande de réaliser une série d'études écologiques, telle une caractérisation des milieux naturels, des inventaires floristiques et fauniques, ainsi qu'une étude du potentiel d'aménagement pour la connectivité écologique, avant de statuer sur la répartition spatiale des usages et la programmation des espaces verts³¹². Enfin, quelques mémoires suggèrent de faire renaître et de restaurer la rivière enfouie sous le site et de l'utiliser afin de mieux gérer les eaux de ruissellement et d'optimiser les corridors de biodiversité³¹³.

2.5.3 L'agriculture urbaine

Dans une perspective d'éducation ou de santé, par l'adoption de saines habitudes alimentaires, mais aussi de sécurité et de souveraineté alimentaires, de socialisation et de cohabitation³¹⁴, plusieurs participants demandent que l'agriculture urbaine soit intégrée au futur quartier de façon transitoire ou permanente, à petite ou à grande échelle³¹⁵.

Les moyens proposés consistent à implanter des jardins et des serres sur les toits et les balcons, à rendre les cours propices à l'agriculture urbaine, à créer des jardins collectifs ou communautaires, à planter une forêt nourricière ou un verger accueillant des activités apicoles. La planification d'espaces de bonne dimension destinés à la permaculture et la distribution alimentaire en circuits courts sont également suggérées³¹⁶. Un participant propose la création

³¹¹ Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 8; François Latreille, doc. 9.4, #9; Zuzanna Kubica, doc. 9.4, #7; Geneviève Cousineau, doc. 9.5, #1

³¹² Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 23; François Latreille, doc. 9.1, #6

³¹³ Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 13; Joanna Avantis, doc. 8.64, p. 3; Alexandre Campeau-Vallée, doc. 8.66, p. 31

³¹⁴ Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 8; Maude Chanel, doc. 8.70.1, L. 3149-3150 et 3210-3213; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 6 et p. 12; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6

³¹⁵ Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 7; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 21; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 3; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.25, p. 10; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 5; P.O.P.I.R.– Comité logement, doc. 8.36, p. 7; Comité de défense des droits sociaux de la fédération CJA, doc. 8.37, p. 6; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 5; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 4; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 4; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 4; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 6; Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville de Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 6; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 5; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 6; Baobab Familial, doc. 8.52, p. 6; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 6; Club Ami, la santé mentale par l'entraide et l'intégration socioprofessionnelle, doc. 8.56, p. 6; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 18; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 6; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6; Kenneth Morales, doc. 9.5, #2

³¹⁶ Imagine Lachine Est et Coalition Climat. Montréal, doc. 8.27, p. 9; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 8; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 11; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 4; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6; Madeleine Bélisle, doc. 9.1, #8; Geneviève Cousineau, doc. 9.2, #7; François Latreille, doc. 9.4, #9; Jean-François Boisvert, doc. 9.4, #12; Sona Hagopian, doc. 9.7, #3

d'une ferme urbaine sous forme de parc thématique, avec une mission éducative sur l'histoire de l'agriculture à Montréal et le futur des technologies agroalimentaires dans la vallée du Saint-Laurent³¹⁷.

Pour une citoyenne, un quartier novateur doit aller plus loin qu'une consommation énergétique faible, des transports durables et une agriculture urbaine n'offrant qu'une alimentation d'appoint durant la période estivale. Ce doit être un écosystème où la production et la transformation d'aliments issus de la permaculture offrent nourriture et travail à ses résidents sur une base permanente. Précisant que le concept de permaculture s'applique aussi à l'habitation et aux sociétés, cette participante envisage une « *infrastructure globale pour le quartier*³¹⁸ », comprenant un complexe coopératif où « *les gens pourraient à la fois habiter en coopérative, travailler en coopérative, se nourrir en coopérative*³¹⁹ », et des entreprises liées, consacrées notamment à la transformation alimentaire sans recours au pétrole. Sur ce dernier point, la répondante souligne qu'une véritable résilience alimentaire exige de s'affranchir de la dépendance au pétrole des produits transformés³²⁰.

2.6 L'identité

L'identité à conférer au futur quartier suscite des réflexions diverses sur la mise en valeur du passé hippique et agricole du site, de ses vues sur le mont Royal et de la diversité culturelle de Côte-des-Neiges.

Une citoyenne propose de parsemer le quartier de clins d'œil à l'agriculture, aux melons de Montréal, aux chevaux et aux fermes d'antan, à travers le mobilier des parcs, les jeux d'eau pour enfants, ainsi que les fontaines, sculptures et murales. D'après elle, l'ancienne vocation agricole des lieux pourrait être rappelée par certaines ambiances et le choix des végétaux, tels que des arbres fruitiers ou un saule pleureur au détour d'une rue³²¹. Pour d'autres, la mémoire du site pourrait être évoquée par la présence d'agriculture urbaine, d'une écurie urbaine, ou par l'implantation d'une maison de la culture présentant une exposition permanente sur l'histoire locale³²².

Une participante souhaite intégrer au quartier un lieu où les citoyens pourraient profiter de la capacité des chevaux à apaiser l'humain. Elle considère que « *le site a été conçu pour héberger des chevaux de performance. Y conserver la présence de chevaux qui auront comme vocation*

³¹⁷ Gary Fullerton, doc. 9.7, #8

³¹⁸ Maude Chanel, doc. 8.70.1, L. 3264

³¹⁹ Maude Chanel, doc. 8.70.1, L. 3265-3268

³²⁰ Maude Chanel, doc. 8.70.1, L. 3146-3164 et 3246-3251

³²¹ Geneviève Cousineau, doc. 9.5, #1

³²² Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75, p. 6; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 10; Alexandre Campeau-Vallée, doc. 8.66.2, p. 37; Dimitri Bossut, doc. 9.4, #6; Joanna Avantis, doc. 8.64, p. 4; Lisa Dillon, doc. 9.4, #8; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 26; Participants à la table 1 de l'atelier sur les innovations, doc. 7.3.6.1, p. 4

*d'aider les humains à devenir une meilleure version d'eux-mêmes serait le plus bel hommage à l'histoire équestre de l'hippodrome*³²³. »

Ayant eu l'occasion de photographier le site et les bâtiments de l'ancien hippodrome avant que ceux-ci ne soient démolis, un intervenant a partagé, par ses photographies, les paysages et les vues du site, ainsi que sa vision de l'esprit du lieu. Il se demande s'il est « *possible, ou souhaitable, de faire perdurer l'héritage hippique, campagnard (voir sauvage) du lieu?*³²⁴. » Il se questionne également sur la valeur à accorder au site, qu'elle soit historique, paysagère, esthétique ou émotive, et sur la manière d'honorer l'esprit du lieu afin d'aller au-delà de la toponymie ou de l'évocation de la forme de l'anneau³²⁵.

Face à la Ville qui projette de réinterpréter la figure de l'anneau de course³²⁶, un citoyen déconseille de « *se mettre une contrainte dès le départ*³²⁷ ». Il recommande plutôt de « *spectaculariser l'aspect unique de ce site exceptionnel*³²⁸ », à savoir « *la vue exceptionnelle qu'il a sur le mont Royal [...] à toute heure du jour, particulièrement à compter de 5 heures*³²⁹. » Afin d'exploiter les angles encore existants, il suggère de disposer les bâtiments en forme d'amphithéâtre pour « *maintenir une belle luminosité en tout temps de la journée*³³⁰ », de rendre disponible, à même les édifices, des endroits communs contemplatifs et, sans négliger une végétation dense et verdoyante, d'ajuster celle-ci au panorama. Par ailleurs, indique-t-il : « *[...] si on enlève l'anneau de course, toutes les pistes de course ont un cercle des vainqueurs. C'est-à-dire que, quand la course est terminée, le propriétaire, l'entraîneur, le jockey, la famille, les fleurs, ils se retrouvent tous à un endroit. Alors, c'est un très beau concept pour faire un parc*³³¹. »

Sur le plan social, divers intervenants recommandent de définir le quartier en continuité avec l'identité culturelle et territoriale de Côte-des-Neiges, ainsi que la diversité culturelle de Montréal³³². Ils aimeraient que le quartier soit reconnu comme étant communautaire, inclusif, vert, multiethnique, et apte à renforcer les liens entre les individus malgré leurs différences³³³.

2.7 La planification, la mise en œuvre et le rôle des parties prenantes

Plusieurs projets résidentiels sont en cours d'élaboration dans le secteur de planification Namur-De la Savane. Considérant qu'un peu plus de 11 000 unités d'habitation sont prévues autour du

³²³ Ariane Cimon-Fortier, doc. 8.3, p. 13

³²⁴ Alexandre Campeau-Vallée, doc. 8.66.1, p. 30

³²⁵ Alexandre Campeau-Vallée, doc. 8.66.1 et doc. 8.66.2, L. 1194-1205

³²⁶ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 26

³²⁷ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2, L. 757

³²⁸ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2, L. 788

³²⁹ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2, L. 792-793

³³⁰ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2, L. 830-839

³³¹ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2, L. 845-849

³³² Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges, doc. 8.8, p. 11; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 21; Atelier Robitaille Thiffault, doc. 8.12, p. 17

³³³ Participants aux tables 1, 2 et 3 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 5, 7 et 8

site de l'ancien hippodrome dans les limites du secteur de planification, une variété d'intervenants réclame que la planification du futur quartier soit faite en cohérence avec les défis et les projets du secteur Namur-De la Savane. Ces intervenants réclament donc des mesures pour désenclaver et connecter le futur quartier au reste du secteur, dans le respect des objectifs de développement durable annoncés pour le site Namur-Hippodrome et sans nuire à la qualité de vie des résidents par l'augmentation de la circulation de transit³³⁴.

En raison du nombre important de projets annoncés dans le secteur, certains proposent d'explorer les synergies possibles entre les projets prévus et de les développer en complémentarité³³⁵.

2.7.1 Le rôle des parties prenantes

À l'instar du CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, les demandes pour mettre en place une structure de gouvernance participative inclusive à toutes les phases de développement (planification, mise en œuvre, suivi) du futur quartier et créer un espace concerté de planification, sont présentes dans la plupart des mémoires reçus par la commission³³⁶. L'OAQ et l'OUQ soulignent qu'il s'agit d'une occasion rare d'établir de nombreux précédents, notamment en matière de gouvernance et de partenariat. Pour ce faire, la Ville doit « *assumer pleinement son leadership et son rôle de promoteur, notamment en veillant à ce que tous les acteurs concernés ou touchés, peu importe leur taille ou leur pouvoir d'influence, aient voix au chapitre tout au long du processus*³³⁷. » Que ce soit dans le but de favoriser le sentiment d'appartenance, de faire en sorte que le futur quartier reflète les aspirations et les besoins de sa communauté, ou de soutenir un dialogue régulier entre les citoyens, les organismes communautaires, les promoteurs, les experts scientifiques et techniques, les acteurs institutionnels et les élus pendant ou après les travaux, une structure de gouvernance participative flexible, évolutive, ouverte et partagée avec la communauté tout au long du processus est réclamée³³⁸. Un membre de l'organisme Projet Genèse propose de mettre en place une infolettre afin de tenir les personnes intéressées au fait des derniers développements³³⁹.

Les organismes communautaires demandent aussi la mise en place d'une structure de gouvernance participative qui permettrait de planifier et de contrôler le développement du site

³³⁴ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 1; Ordre des architectes du Québec et l'Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 10; Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement, doc. 8.45, p. 5; Collectif Notre 15/40, doc. 8.54, p. 5; Derek Robertson, doc. 8.72.1, p. 2

³³⁵ Carbonleo, doc. 8.17, p. 10; Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 13

³³⁶ Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 13; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 17-19

³³⁷ Ordre des architectes du Québec et l'Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 6

³³⁸ Commission scolaire de Montréal, doc. 8.2, p. 19; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 16-17; Oroboro, doc. 8.13, p. 1; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 29; Ville de Côte-Saint-Luc, doc. 8.19, p. 7 et 11; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 7; Ordre des architectes du Québec et l'Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 14; Imagine Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 11

³³⁹ Projet Genèse, doc. 8.11, p. 2

en assurant l'apport citoyen et communautaire, afin de répondre aux besoins identifiés. Ils soumettent l'exemple du Bureau de projet partagé mis en place pour le site Louvain dans l'arrondissement d'Achats-Cartierville³⁴⁰.

De façon à rendre les processus d'approbation clairs et rapides, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain recommande la création d'une instance de coordination regroupant les services municipaux, les partenaires des réseaux techniques (Hydro-Québec, Énergir), les agences de transport, les commissions scolaires (nouveaux centres de services) et les différentes instances administratives (MTQ, Montréal, arrondissement, villes liées)³⁴¹.

2.7.2 Le financement

Hormis le fait que plusieurs considèrent la maîtrise foncière par la Ville de Montréal comme un atout financier pour le développement du futur quartier, le financement du projet a été relativement peu discuté.

L'Institut de développement urbain demande que la Ville de Montréal interpelle les gouvernements supérieurs à participer financièrement à la réalisation du projet³⁴². La Chambre de commerce du Montréal métropolitain demande plutôt de privilégier des modèles de développement qui ne dépendent pas de l'influx d'argent public. Elle encourage la Ville « à faire la démonstration qu'un quartier durable et mixte est réalisable à l'intérieur des budgets de la Ville, en s'appuyant sur les dynamiques du marché³⁴³. »

L'Ordre des architectes du Québec et l'Ordre des urbanistes du Québec proposent de faire appel à l'intelligence collective pour trouver des modes de financement qui réduiraient la dépendance aux taxes foncières, par exemple en organisant des journées de discussion et d'idéation sur le cadre financier³⁴⁴. Quelques participants s'inquiètent que les coûts supplémentaires liés à ce projet soient assumés par les contribuables³⁴⁵. On demande également d'inclure « dans les budgets, les financements nécessaires aux infrastructures, à l'aménagement des espaces publics

³⁴⁰ Femmes du monde à Côte-des-Neiges, doc. 8.5, p. 7; Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain, doc. 8.7, p. 5; Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 20; Projet Genèse, doc. 8.11, p. 6; Infologis de l'est de l'île de Montréal, doc. 8.33, p. 4; Fédération des OSBL d'habitation de Montréal, doc. 8.34, p. 6; Comité de défense des droits sociaux de la fédération CJA, doc. 8.37, p. 5; Agence Ometz, doc. 8.38, p. 4; Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire, doc. 8.39, p. 4; Front d'action populaire en réaménagement urbain, doc. 8.41, p. 7; Comité de base d'action et d'information pour le logement social, doc. 8.44, p. 4; Sylvan Adams Young Men's Young Women Hebrew Association, doc. 8.46, p. 5; Carrefour Jeunesse-Emplois Côte-des-Neiges, Ville de Mont-Royal et Outremont, doc. 8.47, p. 5; Comité logement du Plateau Mont-Royal, doc. 8.48, p. 5; Centre Juif Cummings pour aînés, doc. 8.49, p. 5; Baobab familial, doc. 8.52, p. 5; Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes, doc. 8.53, p. 5; Club Ami, la santé mentale par l'entraide et l'intégration socioprofessionnelle, doc. 8.56, p. 5; Organisation d'éducation et d'information logement Côte-des-Neiges, doc. 8.62, p. 3; Centre communautaire Mountain Sights, doc. 8.63, p. 5

³⁴¹ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 6 et 10-11

³⁴² Institut de développement urbain du Québec, doc. 8.27, p. 15

³⁴³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 7

³⁴⁴ Ordre des architectes du Québec et l'Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24, p. 7-8

³⁴⁵ Joël Coppieters, doc. 8.4, p. 4; Michel Tran, doc. 9.1, #3

créant des milieux de vie mixtes et diversifiés, et à la production de logement social et communautaire pour répondre aux ménages les moins nantis³⁴⁶. »

Enfin, on suggère de créer un « *Fonds climat local* », auquel serait versée une partie des redevances provenant des systèmes d'énergie mis en place afin de financer une transition énergétique équitable³⁴⁷.

2.7.3 Le phasage du projet

Estimant que le quartier atteindra sa maturité dans un horizon de 15 à 25 ans, les participants à l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales jugent « *nécessaire d'aboutir dans un plan de développement et un échéancier clairs, si on veut réaliser cet ambitieux projet de développement avec autant d'acteurs concernés³⁴⁸. »* Chez d'autres intervenants, l'idée d'un tel plan est justifiée par la crainte que l'absence de vision ayant marqué le développement de certains quartiers montréalais ne définisse aussi Namur-Hippodrome³⁴⁹. Ils demandent donc de réserver, en amont des travaux, les terrains nécessaires à l'implantation des infrastructures, des institutions d'enseignement et autres services publics, des parcs et des logements sociaux³⁵⁰. On recommande par ailleurs de concevoir les parcours de mobilité de pair avec le verdissement³⁵¹, et de compléter le maillage intégré des voies cyclables avant l'installation des premiers résidents³⁵². Un participant demande « *que le parc et les places publiques soient aménagés dès le début du projet pour que ça soit attrayant³⁵³. »* Par la suite, il est recommandé de prévoir la livraison des équipements communautaires en adéquation avec la réalisation des projets d'habitation³⁵⁴.

³⁴⁶ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 23

³⁴⁷ Image Lachine-Est et Coalition Climat Montréal, doc. 8.27, p. 11

³⁴⁸ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7

³⁴⁹ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 1; Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24.1, L. 313-339; Derek Robertson, doc. 8.72.1, L. 60-63

³⁵⁰ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 5; Participants à la Table 2 de l'atelier sur l'aménagement du milieu de vie – 23 janvier 2020, doc. 7.3.6.3, p. 7

Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec, doc. 8.24.1, L. 313-339

³⁵¹ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre 2019, doc. 5.4.2, p. 5

³⁵² Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 19

³⁵³ Koffi Doumon, doc. 9.6, #3

³⁵⁴ Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 23





3. Les constats et l'analyse de la commission

LA PRISE EN COMPTE DES ENSEIGNEMENTS DE LA PANDÉMIE DU CORONAVIRUS (COVID-19)

La pandémie du coronavirus Covid-19 a atteint le Québec en mars 2020, au moment où la commission venait de terminer les sessions d'audition des opinions des participants et qu'elle amorçait l'étape de l'analyse de l'ensemble des pièces au dossier de la consultation publique. Les participants aux activités de la commission auraient certainement eu à se prononcer sur les effets induits des mesures d'hygiène et de distanciation sociale recommandées par la Santé publique, qui pourraient avoir un impact sur la planification du nouveau quartier Namur-Hippodrome. Pour la commission, les bouleversements causés par la lutte à la propagation du virus dans la manière de vivre la ville, de travailler, de s'instruire, d'occuper l'espace public, de se rencontrer et de se divertir imposent une réflexion et le déploiement d'approches urbanistiques à long terme.

La réduction des risques de propagation des épidémies réclame une amélioration des conditions de vie et de santé par la lutte aux inégalités en matière de santé qui exacerbent la vulnérabilité de certains groupes de la population en temps de crise. L'organisation sociale exige une révision de l'aménagement urbain axée sur le vivre ensemble et l'entraide pour favoriser la constitution, la pérennité et le maintien des réseaux de cohésion sociale. Bien qu'il soit encore tôt pour dégager les leçons à tirer de la pandémie, plusieurs éléments feront l'objet de débats au cours du processus de planification des premières phases du quartier Namur-Hippodrome :

- La distanciation physique et l'aménagement des espaces publics;
- Les dimensions du viaire et des espaces publics;
- La densité urbaine et le respect des attributs d'une densité durable et vivable;
- L'impact du télétravail sur la quantité et la qualité des espaces de travail;
- La dimension des logements et des lieux de socialisation;
- Le développement des transports collectifs et son impact sur les finances publiques;
- La demande en logements sociaux et abordables adaptés et son impact économique;
- Le soutien communautaire aux populations fragilisées;
- Les refuges et l'accès aux soins de santé;
- L'approvisionnement et la sécurité alimentaires;
- Et combien d'autres sujets d'importance.

La réflexion sur la résilience est déjà en cours dans les grandes villes du monde, dans un contexte où l'information circule très rapidement. Le projet Namur-Hippodrome, qui vise l'exemplarité, doit tirer profit des leçons que cette pandémie révélera.

Recommandation #1

La commission recommande à la Ville d'assurer un lien étroit entre les instances qui mèneront une veille sur les impacts de la pandémie sur le « vivre la ville » et les parties prenantes qui participeront à la planification et à la mise en œuvre du quartier Namur-Hippodrome.

L'ÉNONCÉ DE VISION

La commission prend acte que la Ville ne s'avance pas de façon explicite sur un énoncé de vision³⁵⁵, mais s'en tient à proposer cinq principes de mise en valeur qui devront encadrer la création du nouveau quartier Namur-Hippodrome. La Ville propose d'établir sur le terrain de l'ancien hippodrome et aux abords de la station de métro Namur un quartier carboneutre à faible empreinte écologique, un milieu de vie complet et inclusif, construit sur un réseau d'espaces verts avec la mobilité active et collective comme assise, principes vertueux qui n'ont pu que recevoir l'aval de participants conscients des enjeux de résilience posés par les bouleversements climatiques.

Des contributions significatives de plusieurs participants, tels que le Centre intégré universitaire et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, l'Association québécoise des médecins pour l'environnement, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, la Coalition québécoise sur la problématique du poids et le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), le groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier³⁵⁶, mais aussi plusieurs citoyens et groupes communautaires ont retenu l'attention de la commission et orienté de façon importante son analyse. Chacun à leur manière, ces intervenants ont souligné les menaces pour la santé que présentent l'absence de biodiversité et l'insuffisance d'espaces verts dans les milieux urbains, la pollution générée par l'usage abusif de véhicules producteurs de gaz à effet de serre, le bruit, les poussières fines, les îlots de chaleur résultant de surfaces imperméables et, sur le plan social, le mal-logement, l'isolement, une mobilité déficiente, l'absence de services de proximité adaptés et la précarité alimentaire. À ce sujet, plusieurs ont aussi mis en garde contre le déploiement d'un quartier qui ne ciblerait qu'une partie de ces éléments.

Ces considérations cadrent avec la définition de la santé que prône le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec. Ce dernier décrit la santé en tant que « *la capacité physique, sociale et psychique des personnes d'agir dans leur milieu et d'accomplir les rôles qu'elles entendent assumer d'une manière acceptable pour elles-mêmes et pour les groupes dont elles font partie*³⁵⁷ ». À la source figurent les déterminants sociaux de la santé, c'est-à-dire « *les milieux de vie ou de travail, les réseaux sociaux, les systèmes d'éducation et de santé ou encore les*

³⁵⁵ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 17

³⁵⁶ Bâtir son quartier, doc. 8.14; Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20; Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58; Association québécoise des médecins pour l'environnement, doc. 8.75

³⁵⁷ Ministère de la santé et des services sociaux du Québec, « La santé et ses déterminants : Mieux comprendre pour mieux agir », 2012, p. 5

contextes économique et législatif. Les déterminants sociaux de la santé constituent l'une des principales causes des inégalités de santé³⁵⁸ ».

La commission retient que les cinq principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome annoncés par la Ville sont directement en lien avec la volonté d'aménager un quartier où la santé de la nature et la santé des personnes pourraient devenir la ligne directrice de toute intervention ou décision d'aménagement. La commission estime que cette ligne directrice devrait s'exprimer clairement, servir de guide à l'application intégrée des cinq principes et permettre de mesurer la validité des différentes interventions proposées.

Recommandation #2

La commission recommande à la Ville de placer explicitement la santé de la nature et la santé des personnes dans son énoncé de vision, dans l'optique de favoriser la résilience face aux changements climatiques et à des événements tels que la pandémie du coronavirus.

La commission est préoccupée par les activités urbaines du secteur élargi Namur-De la Savane. Dans son document de présentation, la Ville fait état des projets de développement résidentiel, en cours ou projetés, qui généreront des milliers de nouveaux logements³⁵⁹. On peut y lire que 5 450 unités de logement sont prévues dans l'arrondissement de Saint-Laurent, tandis que 5 000 unités de logement sont déjà planifiées ou en cours de construction à proximité du secteur Namur-Hippodrome. Le projet Royalmount, situé à quelques centaines de mètres du quartier en devenir, propose la redéfinition d'une partie du tissu urbain industriel par la construction d'immeubles en hauteur devant accueillir des espaces à bureaux, des activités commerciales et culturelles, ainsi qu'un pôle civique. Le promoteur réclame une modification au Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal afin d'ajouter de 5 000 à 7 000 unités de logement dans son projet. À ces divers projets d'envergure, s'ajoutent les 6 000 logements annoncés pour le quartier Namur-Hippodrome.

Le terrain de l'ancien hippodrome est borné à l'ouest par une propriété du Canadien Pacifique où les activités industrielles de transbordement sont en croissance en raison, entre autres, de l'exploitation d'un site d'entreposage et de concassage de résidus de béton. Du côté est, un fort et constant débit de circulation, l'autoroute Décarie et ses voies de desserte, raccordées à la rue Jean-Talon Ouest, traversent le site.

L'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales a mis en lumière le fait que, dans le secteur Namur-De la Savane, ces activités supportent mal les effets de la congestion routière et les déficiences en matière de mobilité et de qualité de l'environnement physique³⁶⁰.

³⁵⁸ Paquette, J., Leclerc, B-S., Bourque, S., Trousse pédagogique « La santé dans tous ses états : les déterminants sociaux de la santé » (2014)

³⁵⁹ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 56

³⁶⁰ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 7

Dans son état actuel, le transport collectif est peu propice à recevoir 40 000 nouveaux résidents, ainsi qu'une superficie importante d'espaces à bureaux, d'activités commerciales et culturelles. Les espaces verts et les équipements collectifs sont également quasi absents.

Par ailleurs, la Ville souhaite réaliser l'audacieux virage de la carboneutralité dans le futur quartier Namur-Hippodrome et adopter un ensemble de mesures afin de pallier l'inhospitalité du secteur dans lequel il s'inscrit.

Les participants s'entendent sur la nécessité d'adopter de telles mesures. L'atténuation de la congestion routière, le désenclavement du site, la fourniture adéquate de logements sociaux, abordables et familiaux, le développement des transports actif et collectif, l'aménagement d'espaces publics et naturels et le recours à l'écoconstruction sont salués par tous. La commission s'interroge toutefois sur la cohabitation d'un tel projet avec le secteur qui l'englobe et qui, présentement, en représente l'antithèse.

Le projet du quartier Namur-Hippodrome ne peut constituer une enclave verte dans un tissu urbain dont l'intensification ne s'appuie pas sur des principes similaires. En quelque sorte menacés par cet environnement, le quartier Namur-Hippodrome et sa qualité de vie s'en trouveraient affaiblis et appauvris. La commission estime que Namur-Hippodrome doit être un vecteur de transformation, une bougie d'allumage pour le milieu où il s'inscrira. À défaut, il serait contraint de se refermer sur lui-même pour ne pas subir les contrecoups d'un environnement inhospitalier.

Recommandation #3

La commission recommande à la Ville d'appliquer au secteur Namur-De la Savane les règles d'aménagement écoresponsables imposées dans le quartier Namur-Hippodrome, pour ne pas mettre en péril l'atteinte des objectifs visés.

LES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE DÉPOSÉS PAR LA VILLE

La Ville avance que les principes de mise en valeur du futur quartier Namur-Hippodrome ont été nourris, depuis 2009, « *par la succession d'analyses et d'études ainsi que par les diverses démarches et activités de concertation, qui ont permis de mieux comprendre et appréhender ce territoire*³⁶¹ ». Bien qu'une partie de ces études remontent à quelques années, la Ville indique que les principes qu'elle propose ont été actualisés et « *font [...] écho aux politiques, plans et stratégies de l'administration municipale en matière d'intervention sur le territoire*³⁶² ».

La Ville de Montréal a, à cet effet, déposé auprès de la commission divers documents de référence, résumés au chapitre 1. Ceux-ci portent sur l'histoire et le paysage, la gestion des eaux

³⁶¹ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 17

³⁶² Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 17

pluviales, la démarche participative, l'économie, le patrimoine, les nuisances, les modes de gestion énergétique à l'échelle d'un quartier, la congestion routière dans le secteur Namur-De la Savane, le transport actif et collectif, les précédents en matière d'aménagement de quartiers durables, et les équipements publics devant desservir un tel quartier.

La commission note qu'il y a de fortes discordances entre ces études et les intentions annoncées par la Ville lors de cette consultation. À titre d'exemple, en juillet 2015, la firme WSP produisait une *Évaluation de la préfaisabilité technique et financière des hypothèses de requalification de l'autoroute Décarie dans le secteur Namur-De la Savane*³⁶³. Cette étude portait sur le recouvrement de l'autoroute Décarie entre les deux ponts d'étagement situés dans l'axe de la rue Jean-Talon Ouest et de la rue des Jockeys, et sur l'élargissement du pont d'étagement ferroviaire du Canadien Pacifique (CP) à proximité de la rue Clanranald. L'étude n'avait pas pour objet de tenir compte de la requalification urbaine des terrains longeant les voies de desserte de l'autoroute Décarie.

Il en va de même pour les conclusions du document de travail du Service de la mise en valeur du territoire de la Ville (2015)³⁶⁴. Y sont présentées diverses options de raccordement de Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest, ainsi que le recouvrement d'une partie de l'autoroute Décarie près de la station de métro Namur. Le parti d'aménagement qui y est présenté s'accorde mal avec l'objectif de la Ville d'atteindre la carboneutralité dans le quartier Namur-Hippodrome.

Dans la mise en contexte de son rapport intitulé *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*³⁶⁵, daté de mai 2018, le consultant AECOM propose divers scénarios s'appuyant sur un accroissement prévisible et très important des déplacements véhiculaires et actifs qui seront générés par les projets de développement résidentiel et commerciaux attendus dans le secteur. Cette proposition s'accorde peu avec la volonté municipale de réduire de façon importante l'usage de l'automobile solo dans Namur-Hippodrome.

Les deux rapports intitulés *Caractérisation fonctionnelle et paysagère du secteur de planification Namur-De la Savane*³⁶⁶ (juillet 2018) et *Mise en valeur du site de l'ancien hippodrome et les abords de Namur*³⁶⁷ (février 2019), produits par la firme Fahey, avaient pour mandat d'orienter la transformation du secteur Namur-De la Savane en élaborant des propositions et des solutions en matière de déplacements actifs aux abords de la station de métro Namur, et du franchissement de l'autoroute Décarie. Bien que pertinentes dans le cadre des mandats octroyés,

³⁶³ WSP, *Évaluation de la préfaisabilité technique et financière des hypothèses de requalification de l'autoroute Décarie dans le secteur Namur-De la Savane*, doc. 3.12

³⁶⁴ Ville de Montréal, T.O.D. Namur – État d'avancement de la démarche, doc. 3.3.1

³⁶⁵ AECOM, *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* – 2018, doc. 3.6

³⁶⁶ Fahey, *Étude sur la caractérisation fonctionnelle et paysagère des lieux publics* – 2018, doc. 3.7

³⁶⁷ Fahey, *Étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de Namur et franchissement de l'autoroute Décarie* – 2019, doc. 3.9

les propositions s'accordent faiblement avec l'intention formulée par la Ville de limiter l'usage de l'automobile, d'atteindre la carboneutralité et de mettre de l'avant le transport actif, en toute saison.

La commission reconnaît que, malgré leur intérêt évident dans la réflexion préalable à la conception du quartier Namur-Hippodrome, les constats, analyses, propositions et recommandations des experts doivent être lus avec circonspection. Plusieurs de ces études devront être reprises afin de soutenir la réflexion qui mènera à la prise de décision.

D'autres études³⁶⁸ élaborent sur les conditions à mettre de l'avant pour assurer le succès de ce vaste projet urbain. De nombreux projets de requalification urbaine durable au Canada, aux États-Unis et en Europe apportent un enseignement sur les bonnes pratiques et les erreurs à éviter. Il importe de reconnaître l'expertise développée et de la mettre à contribution tout au long du processus de planification et de mise en œuvre du projet.

Des participants ont formulé l'idée que la Ville s'inspire fortement du modèle des écoquartiers au Canada et en Europe qui ont atteint des résultats probants et qu'elle tisse des liens étroits avec ces experts. La Ville et les participants souhaitent profiter de ce grand projet urbain pour créer de l'expertise et tester différentes technologies pouvant être bénéfiques pour Montréal dans son ensemble, tout en s'adjoignant les différentes chaires de recherches des universités montréalaises. La commission est d'avis que ce projet ne peut atteindre les cibles souhaitées que si l'expertise disponible est mise à profit.

Recommandation #4

La commission recommande à la Ville de retenir l'expertise qui a été développée dans des projets phares équivalents et qu'elle s'associe aux chaires de recherche et groupes experts.

C'est avec ces préoccupations en tête que la commission abordera ci-après les cinq principes énoncés par la Ville, lesquels encadreront la planification et la mise en œuvre du projet urbain Namur-Hippodrome.

3.1 Quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans sa communauté

3.1.1 Carboneutralité et coûts associés

L'intention de la Ville de créer un projet urbain novateur sur le site Namur-Hippodrome et de mettre en place une série de mesures pour atteindre l'objectif de carboneutralité est louée et appréciée d'une majorité de participants. L'intégration des meilleures pratiques en matière de

³⁶⁸ Enclume, Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables (2019), doc. 3.8; Étude de positionnement économique du secteur Namur-De la Savane (2014), doc. 3.14; L'Atelier urbain, Rapport synthèse – Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics (2019), doc. 3.18

production *in situ* et d'économie d'énergie, de gestion des eaux grises et pluviales, de gestion des matières résiduelles est maintenant jugée essentielle à la lutte et l'adaptation aux changements climatiques. L'atteinte des objectifs visant la carboneutralité et une faible empreinte écologique est aussi importante, afin que les futurs résidents du quartier puissent respirer un air sain, dans un milieu où le bruit, les vibrations et les poussières fines sont réduits à leur minimum.

Les participants ont souhaité que la commission s'attarde aux activités urbaines qui entourent le site. Ce sont principalement les activités industrielles et commerciales longeant le boulevard Décarie et la rue Jean-Talon Ouest, le haut niveau de circulation et de congestion de l'autoroute Décarie et ses voies de service, les activités ferroviaires entourant le site et exercées sur le territoire de Côte-Saint-Luc. Ces activités méritent une attention serrée, car les polluants par le bruit, les vibrations, les gaz à effet de serre, les poussières fines et les îlots de chaleur qu'elles génèrent sont omniprésents. La firme de services-conseils en environnement WSP³⁶⁹, dans son rapport de juillet 2015, met la Ville en garde sur les agents de pollutions qui pourraient être émis par l'activation de la gare de triage, le centre de distribution ou le centre de transit des matières dangereuses du CP à la frontière ouest du site.

Recommandation #5

La commission recommande à la Ville d'établir le portrait des différentes sources de pollution auxquelles le site Namur-Hippodrome est exposé dans son environnement immédiat, tels le bruit, les vibrations, les gaz à effet de serre, les poussières fines, et les îlots de chaleur, d'en publier les résultats, d'identifier les cibles à atteindre pour atténuer les sources de pollution, de publier les correctifs qu'elle entend apporter ainsi que leurs résultats tout au long de l'évolution du projet.

Plusieurs participants réclament que les instances municipales jettent un regard plus large sur l'hostilité des zones limitrophes sur le plan environnemental. Les mesures à adopter pour atteindre la carboneutralité dans le quartier Namur-Hippodrome devraient aussi sous-tendre la transformation des zones limitrophes, sans quoi la lutte aux sources de pollution dans Namur-Hippodrome risque d'être vaine.

Recommandation #6

La commission recommande à la Ville d'identifier les cibles à atteindre pour la création d'un quartier à faible empreinte écologique et carboneutre, notamment sur le plan de la gestion énergétique, de la gestion des eaux grises et pluviales, et de la gestion des matières résiduelles, et de publier les correctifs qu'elle entend apporter et leurs résultats tout au long de l'évolution du projet.

La commission partage le questionnement des participants quant au défi que représente la réalisation des objectifs fixés par la Ville. Quels seront les coûts engagés pour l'atteinte de ces

³⁶⁹ WSP, Étude et recommandations acoustiques et vibratoires pour le secteur Namur-de-la-Savane à Montréal – Assistance au Schéma d'aménagement (2015), doc. 3.11, p. 1

objectifs, et comment offrir aux populations qui le réclament – de longue date – des logements sociaux, abordables et adaptés à leurs besoins spécifiques, dans un milieu qui contribuera à l'amélioration des conditions de vie de tous ses résidents et usagers?

Plusieurs intervenants se sont montrés soucieux des coûts additionnels qu'exigera l'adoption de mesures visant la carboneutralité et la faible empreinte écologique pour la construction des bâtiments. Les dispositions réglementaires à adopter concernant les densités et hauteurs des immeubles, dictats importants qui influencent le coût des logements et des espaces commerciaux vendus ou loués, sont ici en jeu.

En contrepartie aux exigences en matière d'écoconstruction et d'inclusion de logements sociaux et abordables, des promoteurs réclament d'accroître l'intensité d'occupation du sol³⁷⁰ et d'augmenter le nombre d'étages permis³⁷¹. Divers participants, notamment des groupes communautaires, appréhendent l'impact des mesures annoncées par la Ville sur la réponse réelle aux besoins de logements sociaux et communautaires. Le groupe de ressources techniques Atelier Habitation Montréal a souligné à la commission combien l'augmentation des coûts de construction et d'entretien des immeubles complique la livraison des projets sociaux, en particulier des projets sociaux écoénergétiques³⁷².

Alors que l'Institut de développement urbain propose d'interpeller les gouvernements supérieurs afin qu'ils participent financièrement à la réalisation du projet, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain demande à la Ville de privilégier des modèles de développement qui ne dépendent pas de l'influx d'argent public. La Chambre souhaite ainsi que la Ville fasse « *la démonstration qu'un quartier durable et mixte est réalisable à l'intérieur des budgets de la Ville, en s'appuyant sur les dynamiques du marché*³⁷³. »

Pour la commission, ces divers points de vue illustrent bien la pertinence de chiffrer non seulement les coûts supplémentaires engendrés par un tel projet dans l'immédiat, mais aussi les bénéfices que permettront de réaliser à moyen et à long termes des modes de construction et d'aménagement durables sur les plans environnemental et social. L'établissement des coûts totaux du cycle de vie d'un projet permet d'aller au-delà de la mesure économique, en tenant compte des coûts et des bénéfices environnementaux et sociaux à plus long terme.

À court terme, les coûts induits par l'inclusion de technologies les plus actuelles dans les constructions et infrastructures peuvent accroître les coûts de construction et, par conséquent, les prix à l'acquisition et à la location des unités résidentielles, commerciales et communautaires.

³⁷⁰ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 8

³⁷¹ Forum public – Panel 1, doc. 7.1.3.5, L. 476-523

³⁷² Atelier Habitation Montréal, doc. 8.10, p. 9-10

³⁷³ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22, p. 7

Toutefois, une planification non durable et l'omission de l'emploi de ces technologies entraînent des coûts sociaux, notamment en matière de santé publique.

Recommandation #7

La commission recommande à la Ville d'établir et de rendre public le coût total sur le cycle de vie des composantes écoresponsables du projet Namur-Hippodrome, de même que son impact sur l'abordabilité des logements sociaux, communautaires et privés et des locaux commerciaux et de services.

3.1.2 Un projet urbain inscrit dans la nature

L'une des actions prévues par la Ville relativement à l'organisation spatiale du quartier consiste en « *la consolidation et l'aménagement d'une bande verte ceinturant le quartier le long des voies ferrées, assise d'une trame verte et bleue et amorce d'un vaste corridor vert est-ouest*³⁷⁴ ». D'après un document de référence préparé par la Ville, la limite sud du site de l'ancien hippodrome abrite les vestiges d'un bras de la rivière Saint-Pierre, aujourd'hui enfoui, et qui constitue le point haut du bassin versant Saint-Pierre³⁷⁵. La rivière Saint-Pierre traverse en aval l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques avant de rejoindre le fleuve Saint-Laurent.

Des participants ont recommandé de restaurer le bras de la rivière présent sur le site afin d'optimiser les corridors de biodiversité. Ils réclament pour ce faire une caractérisation environnementale du site et la concertation des parties prenantes.

Les auteurs du document conviennent que cette zone naturelle est un actif important à exploiter pour la gestion des eaux pluviales du quartier Namur-Hippodrome et l'alimentation en eau de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques. D'après eux, l'établissement du quartier devrait tenir compte de la réhabilitation du bassin versant et, considérant l'état de saturation du réseau pluvial municipal dans le secteur et l'intensification des fortes précipitations due aux changements climatiques, combiner diverses mesures pour assurer la rétention naturelle des eaux de pluie³⁷⁶.

Recommandation #8

La commission recommande à la Ville de réaliser des études fines en vue de permettre la valorisation des milieux naturels existants dans Namur-Hippodrome et d'asseoir le milieu urbain à construire sur une trame naturelle verte et bleue en santé.

³⁷⁴ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 25

³⁷⁵ Ville de Montréal, Gestion des eaux sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre, doc. 3.13, p. 3

³⁷⁶ Ville de Montréal, Gestion des eaux sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre, doc. 3.13, p. 5, 9 et 32

La branche de la rivière Saint-Pierre et les milieux naturels présents sur le site devront être mis à contribution pour favoriser une saine gestion des eaux pluviales et assurer un équilibre nécessaire entre la portion du territoire à urbaniser et la portion du territoire naturel à réhabiliter et à préserver. Cette orientation doit aussi être sensible à la qualité des milieux naturels, qui réclament des conditions particulières pour s’implanter de manière pérenne. La valorisation, la connectivité des milieux naturels entre eux et la création de nouvelles parcelles de nature sont à envisager dans un environnement encore inhospitalier.

La commission retient que l’ensemble des mesures proposées par la Ville concorde avec les propositions des participants. Si la santé des populations repose aussi sur la santé de la nature en milieu urbain, la réhabilitation du bassin de la rivière Saint-Pierre pourrait constituer l’une des pierres d’assise du projet Namur-Hippodrome. Mettre en relation les milieux naturels du secteur Namur-Hippodrome avec l’écoterritoire de la falaise Saint-Jacques au sud, le corridor écologique Darlington à l’est, ainsi que l’écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand au nord, contribuerait de manière significative à l’enrichissement de la biodiversité dans le quartier Namur-Hippodrome et bien au-delà. La commission est toutefois préoccupée par les ouvrages que de tels raccords exigeront. Des arbitrages seront à réaliser pour prioriser les projets à retenir.

Recommandation #9

La commission recommande à la Ville de poursuivre toutes démarches qui permettront d’évaluer le bien-fondé et la faisabilité des ouvrages à mettre en place pour relier les milieux naturels du quartier Namur-Hippodrome à l’écoterritoire de la falaise Saint-Jacques et au corridor écologique Darlington, et possiblement rejoindre l’écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

3.1.3 Le caractère architectural et la nature à la verticale

La commission retient que la Ville prône la recherche de qualité et l’audace en matière d’architecture, de design urbain et d’aménagement des espaces publics. Les participants intéressés au caractère architectural à donner au quartier souhaitent néanmoins que les architectes, les designers et les architectes paysagistes s’inspirent de quartiers montréalais, notamment les quartiers centraux, caractérisés par des plex de faible hauteur.

Bien que la commission soit sensible à ce désir des participants que le quartier Namur-Hippodrome reflète l’âme de certains quartiers de Montréal les plus appréciés, le nombre de logements à construire dans Namur-Hippodrome est peu compatible avec des édifices de faible hauteur. Cela étant dit, le génie du lieu montréalais procède souvent par effet d’ensemble, où, à la mesure d’une rue, d’un îlot ou d’un quartier, des matériaux et des éléments architecturaux agencés simplement se recomposent d’une façon toujours renouvelée et sont magnifiés par la végétation. La commission estime que les exigences de verdissement et d’écoconstruction (c’est-à-dire la réduction ou la suppression de tout impact négatif d’une construction sur

l'environnement³⁷⁸) requis par la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, offrent l'occasion de définir cette architecture à la fois familière et authentique, en s'appuyant sur la variété dans la constance, des matériaux locaux, une adaptation étroite au climat et une verticalité verte.

Sur ce dernier point, les mesures suggérées pour une gestion optimale des eaux pluviales dans le document³⁷⁹ intitulé *Gestion des eaux sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre* (2015) visent une horizontalité verte et bleue sur une grande proportion des surfaces. L'atteinte d'un coefficient de biotope par surface adéquat pour compenser l'imperméabilisation des sols et des toitures implique que la verticalité soit verte également. Par conséquent, les façades, parois et toitures seront de préférence verdies, et les espaces privatifs extérieurs tels que balcons et terrasses, tout en étant généralisés, seront assez amples, par exemple, pour soutenir un confinement et y pratiquer l'agriculture urbaine.

Recommandation #10

La commission recommande de définir l'identité architecturale du quartier sur la base des exigences d'écoconstruction et de verdissement requises par l'adaptation aux changements climatiques.

3.2 Milieu de vie complet

La Ville de Montréal a annoncé son intention de doter le quartier Namur-Hippodrome de « *l'ensemble des activités urbaines nécessaires au quotidien*³⁸⁰ ». Dans le contexte d'un quartier axé sur la transition écologique visant la carboneutralité, la majorité des participants ayant abordé la question approuvent cette orientation.

La Ville dit bénéficier de la maîtrise foncière du terrain de l'ancien hippodrome, ce qui lui offre une marge de manœuvre pour atteindre son objectif de mixité sociale³⁸¹. À la lecture de l'entente entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal³⁸², il apparaît cependant que la Ville devra verser à Québec 50 % de la valeur marchande des terrains vendus à des promoteurs privés, et 50 % d'une valeur qui reste à établir pour les terrains qu'elle se réservera (milieux naturels, parcs, espaces verts, rues, logements sociaux et communautaires, équipements publics et scolaires, etc.) après soustraction des frais engagés par la Ville³⁸³. À quoi s'ajoutera l'ensemble des services et des équipements à mettre en place qui nécessitera un investissement municipal très important.

³⁷⁸ Définition d'écoconstruction : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/%C3%A9coconstruction/186329>

³⁷⁹ Gestion des eaux sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre – 2015, doc. 3.13

³⁸⁰ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 20

³⁸¹ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside-Labossière, doc. 8.8, p. 3

³⁸² Acte de cession entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, doc. 3.16

³⁸³ Acte de cession entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, doc. 3.16, p. 16

Le milieu économique y voit une opportunité d'affaires, dans la mesure où il n'aura pas à supporter les coûts associés à la dotation équipements sportifs, récréatifs, communautaires, scolaires et sanitaires. Les groupes communautaires y voient l'opportunité d'obtenir enfin une réponse adéquate aux besoins de logements sociaux et adaptés.

3.2.1 Le commerce et les abords de la station de métro Namur

Les abords de la station de métro Namur disposent déjà de lieux d'emploi et de commerces de grandes surfaces. Cette offre commerciale influencera directement l'aptitude de la Ville à développer un profil de commerces durables sur le site de l'ancien hippodrome.

L'intention de la Ville de répartir dans le quartier des commerces de proximité, des petites entreprises, ainsi que des ateliers et des bureaux, peut être réalisée grâce à une réserve d'espaces adéquate au rez-de-chaussée ou aux premiers étages des immeubles résidentiels à construire. Toutefois, la seule réserve de locaux destinés à ces usages ne garantit pas l'établissement des commerces de proximité les plus appropriés (alimentation, pharmacie, soins personnels) et adaptés aux revenus des ménages.

Dans le quartier Namur-Hippodrome, la Ville souhaite établir de nombreux logements sociaux et communautaires qui abriteront des ménages dotés d'un budget alimentaire limité. Par conséquent, ces ménages se rabattront possiblement vers les commerces de grande surface voisins, qui offrent des produits au rabais, risquant de mettre ainsi en péril l'orientation de la Ville.

Il est de notoriété publique que les artères commerciales traditionnelles de Montréal connaissent une période difficile et peinent à retenir les commerces de proximité. La valeur des baux commerciaux et les taxes municipales, le commerce en ligne et la taille des ménages, entre autres, sont des facteurs importants de cette désertion des rues commerciales traditionnelles. L'établissement de commerces et de services de proximité à l'intérieur du projet Namur-Hippodrome ne peut pas être laissé à la seule entreprise privée.

La commission se soucie du fait que l'entreprise privée pourrait difficilement répondre aux besoins spécifiques des nouveaux occupants du quartier, tout en absorbant les contraintes financières qu'imposent des loyers commerciaux élevés et les charges associées dans des immeubles neufs. Dans le contexte d'un quartier orienté vers la santé de ses résidents et usagers, l'accès à une alimentation de qualité pour tous les segments de la population est incontournable. Les groupes communautaires pourraient être mis à profit dans l'exploitation de certains commerces et services de proximité par le biais d'organismes d'économie sociale ou d'OBNL, consacrés notamment à l'agriculture urbaine.

Recommandation #11

La commission recommande à la Ville d'établir une programmation de commerces et de services de proximité afin de connaître dès le départ les superficies requises pour desservir la population estimée de résidents et de travailleurs du secteur, et d'envisager que certaines superficies commerciales puissent être de propriété municipale ou communautaire, dont la gestion pourrait être confiée à des organismes d'économie sociale ou à des OBNL.

La Ville projette de reconstruire les voies d'accès au projet dans l'axe de la rue Jean-Talon Ouest, de dégager des surfaces de terrains pour la construction d'immeubles et d'inviter les propriétaires du secteur à intensifier l'occupation du sol de leur terrain pour optimiser l'utilisation des vastes espaces de stationnement. À l'exemple du projet Royalmount, cette intensification touchera éventuellement les immeubles commerciaux qui longent les voies de desserte de l'autoroute Décarie. Lors de l'activité de la commission réunissant les acteurs économiques et commerciaux du secteur, cette orientation municipale fut bien accueillie, dans la mesure où la Ville serait ouverte à une densification importante du lieu³⁸⁴. La transition écologique et l'atteinte de l'objectif de carboneutralité imposeront toutefois à cette requalification urbaine des règles d'aménagement et de construction qui restent à préciser.

Recommandation #12

La commission recommande à la Ville d'amorcer une réflexion avec les propriétaires des immeubles situés aux abords de la station de métro Namur et longeant les voies de desserte de l'autoroute Décarie, afin de définir conjointement les balises de requalification et d'intensification de l'occupation du sol souhaitée par les parties, en conformité aux cinq principes d'aménagement proposés.

3.2.2 Les équipements collectifs mutualisés

Dans sa réponse aux questions des participants, la Ville a réaffirmé son intention de créer « *un quartier mixte, avec une offre et une concentration d'équipements collectifs mutualisés (école, garderie, centre communautaire, etc.) et d'espaces publics de qualité comme lieu d'ancrage de la vie de quartier*³⁸⁵. »

La Ville a fait état des nombreux projets résidentiels récents et annoncés dans le secteur Namur-De la Savane. Environ 23 000 logements y sont prévus, dont près de 17 000 au sud de l'autoroute 40, ce qui inclut les 6 000 de Namur-Hippodrome. Le rapport du groupe de travail Namur-De la Savane annonce près de 100 000 déplacements quotidiens additionnels générés par les occupants des nouveaux logements et par l'intensification des activités économiques du secteur³⁸⁶. La zone limitrophe au quartier Namur-Hippodrome est déficiente en matière

³⁸⁴ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2

³⁸⁵ Réponses de la Ville de Montréal aux questions des participants – 6 décembre 2019, doc. 5.2.1, p. 2

³⁸⁶ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 9

d'équipements sportifs, récréatifs, communautaires, scolaires de niveau primaire et secondaire, culturels et sanitaires. Pour le seul quartier Namur-Hippodrome, les instances scolaires ont présenté à la commission leur désir qu'au moins deux terrains soient réservés à la construction d'écoles primaires, ainsi qu'un autre pour la construction d'une école secondaire.

Dans son rapport intitulé *Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics* (décembre 2019), la firme L'Atelier Urbain laisse entendre que l'objectif de carboneutralité impose un accès à pied aux équipements, commerces et services de proximité. Cet objectif ne doit pas être compromis par l'établissement dans le quartier Namur-Hippodrome d'établissements dont le rayon de desserte dépasse ce territoire, car les populations des zones limitrophes s'y rendront en automobile³⁸⁷. Conséquemment, les équipements publics du quartier Namur-Hippodrome susceptibles d'attirer une clientèle issue des zones limitrophes, tels qu'une école secondaire, devront préférablement être situés à proximité des pôles de transport collectif et actif.

Recommandation #13

La commission recommande à la Ville de s'appuyer sur l'expertise développée dans des projets apparentés pour localiser et planifier la desserte des équipements sportifs, récréatifs, communautaires, scolaires, culturels et sanitaires de proximité dans le quartier Namur-Hippodrome, en accord avec la volonté d'offrir un milieu de vie complet centré sur le transport actif.

Les projets de quartiers durables sélectionnés par Enclume dans son rapport invitent à penser communément la composition et la localisation des espaces publics, la mutualisation des services et des équipements (bibliothèques, centres communautaires, garderies, centres de santé, locaux communautaires et sportifs), la flexibilité des espaces et des lieux transitoires, la participation citoyenne en continu, le phasage des équipements publics, et la construction des équipements avant l'arrivée des premiers résidents.

Pour la commission, il est impératif que la mutualisation des équipements proposée par la Ville permette de répondre, dès la première phase de réalisation du projet, aux besoins à court terme des résidents du quartier Namur-Hippodrome, et que les espaces requis pour les phases additionnelles soient réservés. En particulier, la commission est d'avis que les locaux dévolus à une école primaire doivent être intégrés à ce premier développement afin de faire profiter les élèves des équipements municipaux, des parcs et espaces verts, et de contribuer à l'ancrage de la vie de quartier.

³⁸⁷ L'Atelier Urbain, Rapport synthèse – Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics – 2019, doc. 3.18

Recommandation #14

La commission recommande à la Ville d'établir, dès la première phase de développement du quartier, un complexe communautaire mutualisé répondant aux besoins à court terme des résidents, tout en réservant les terrains pour accueillir des équipements collectifs mutualisés dans les phases ultérieures du projet.

3.2.3 La forme urbaine

La Ville propose pour le quartier Namur-Hippodrome des hauteurs de bâtiments modulées ainsi que des rues de quartiers axées sur la mobilité active, animées par la fréquentation des commerces de première nécessité. Le viaire et les espaces publics seraient aménagés de façon sécuritaire, adaptés et modulables pour répondre aux besoins d'une population diversifiée afin de favoriser les interactions sociales.

Plusieurs participants ont demandé que Namur-Hippodrome soit un quartier proprement montréalais. Sans que cela ne soit explicitement mentionné, la commission retient que les participants craignent une densification et des hauteurs de bâtiments excessives.

Parmi les caractéristiques de certains quartiers de Montréal réside le fait qu'on peut y voir le ciel, que les perspectives sont ouvertes et que les espaces privatifs extérieurs sont tournés vers des réseaux de ruelles de plus en plus calmes, sécuritaires et verdoyants.

De l'avis de la commission, la densité relativement basse de l'occupation du sol montréalais, représentée par des immeubles de faible hauteur, s'accorde difficilement avec la nécessité d'offrir une variété de typologies de logement dans Namur-Hippodrome, notamment des logements privés à prix modiques. Pour cette raison, mais aussi pour assurer une clientèle suffisante aux divers commerces et services, le quartier Namur-Hippodrome doit accueillir une densité d'occupation du sol importante.

Le défi consistera donc à préserver les avantages des quartiers montréalais ayant déjà fait leurs preuves sur le plan de la qualité de vie et à les maximiser. La forme du bâti et son implantation devront atténuer les effets de grande hauteur en ouvrant les perspectives. La lumière, l'ombre, la circulation du vent, et les espaces extérieurs de rencontre, de détente et de déambulation, ainsi que la présence de l'eau et de la nature au long des parcours, contribueront à agrémenter les déplacements et favoriser le confort des usagers en toute saison, en particulier lors de températures extrêmes.

Recommandation #15

La commission recommande à la Ville de penser la forme urbaine et les aménagements extérieurs de manière à préserver les avantages des quartiers montréalais ayant déjà fait leurs preuves sur le plan de la qualité de vie, à atténuer les effets de hauteur, agrémenter les parcours et favoriser le confort des usagers en toute saison, en particulier lors de températures extrêmes.

Par ailleurs, la pandémie du coronavirus a démontré la valeur des espaces publics extérieurs tels que les parcs, les places publiques, les ruelles et les rues piétonnisées, au moment où les lieux intérieurs consacrés aux loisirs et à la culture étaient devenus inaccessibles. Pour la commission, ces éléments essentiels sur le plan de la qualité de vie sont à concilier avec les demandes répétées de participants pour des espaces publics inclusifs, généreux et accessibles en toute saison. Afin de garantir cette inclusivité, la Ville devrait s'assurer que les espaces publics et les parcours qui y mènent répondent aux conditions posées par l'accessibilité universelle, le « *test des enfants*³⁸⁸ », qui vérifie que les enfants pourront se déplacer de façon autonome et sécuritaire, ainsi que l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle, entre autres.

Recommandation #16

La commission recommande à la Ville de concevoir les espaces publics et les parcours y conduisant de façon inclusive, afin qu'ils répondent aux conditions posées par l'accessibilité universelle, le « test des enfants », ainsi que l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle.

3.2.4 Une répartition équilibrée de logements sociaux, communautaires et abordables

La commission retient l'objectif de la Ville de réaliser un quartier inclusif et mixte qui réponde aux besoins de citoyens appartenant à diverses catégories de revenu. Étant donné sa maîtrise foncière du site de l'ancien hippodrome, la Ville a indiqué son intention de dépasser les cibles de 20 % de logements sociaux, 20 % de logements abordables et 20 % de logements familiaux, prévues par le projet de Règlement pour une métropole mixte³⁸⁹. La commission a entendu de nombreux participants souscrire à cette volonté municipale; le besoin de logements sociaux est exprimé depuis fort longtemps dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, et plusieurs groupes réclament 2 500 unités de logements sociaux au minimum dans Namur-Hippodrome. En revanche, la question de la cohabitation harmonieuse des populations ayant des disparités de revenus importantes n'a pas été abordée, ni par la Ville, ni par les participants. La Ville suggère une grande variété de typologies d'habitation, conçues pour une population plurielle et diversifiée.

Cela étant dit, la documentation municipale relative à la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels fait état d'études ayant montré qu'une

³⁸⁸ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, doc. 8.22.1, L. 2523-2525

³⁸⁹ Transcription de la séance d'information, doc. 6.1, L. 1700-1718

concentration excessive de pauvreté pouvait avoir un effet négatif sur les chances des personnes démunies d'améliorer leur condition. La promotion de la mixité sociale peut atténuer cet effet négatif du milieu ou, dans une optique préventive, éviter qu'il ne se développe. Comme effet corollaire, la présence d'une population de statuts socioéconomiques diversifiés permet d'assurer la vitalité économique d'un quartier ainsi que l'accès à des services de meilleure qualité³⁹⁰.

Le Centre intégré universitaire de santé et services sociaux (CIUSSS) du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal³⁹¹ appuie cet objectif. L'inclusion de logements sociaux est un moyen de parvenir à l'établissement d'un quartier inclusif et mixte pour contrer les effets de la gentrification. L'organisme signale toutefois que plusieurs expériences ont échoué à assurer une véritable mixité socioéconomique à long terme et invite à la prudence. La qualité des aménagements et la notoriété du nouveau quartier Namur-Hippodrome pourront entraîner une hausse rapide des valeurs foncières. La construction de logements sociaux et abordables ainsi que la mise en place de mesures publiques structurantes et pérennes d'accès à ces logements devront donc limiter et contrer ces effets.

Dans sa conférence³⁹², Karine Gessner, Directrice Habitat et Politique de la Ville de Bordeaux Métropole, a fait état de différentes mesures incitatives mises en place par la ville à l'intention des promoteurs, pour prévenir ces effets : la vente des terrains à un prix inférieur de 15 à 20 % au prix du marché, la garantie aux promoteurs de la viabilité financière de l'intégration de logements sociaux à leur projet, la signature de conventions avec les bailleurs sociaux sur des périodes de 50 ans et pour le logement abordable subventionné, et l'établissement de clauses juridiques dans les contrats qui lient les acheteurs en fixant les conditions de reventes.

Plusieurs intervenants ont exprimé des doutes quant à la possibilité pour le marché privé d'offrir des logements réellement abordables, donc financièrement accessibles, aux ménages à la fois trop nantis pour bénéficier d'un logement social, et trop démunis pour acquérir ou louer un logement neuf adapté à leurs besoins. Des solutions innovantes et une augmentation des densités ont été réclamées en ce sens. Dans un quartier à risque d'écogentrification (soit la mise en œuvre d'un agenda de planification ou d'une intervention, légitimée par une éthique environnementale, qui peut mener au déplacement des populations économiquement plus vulnérables et à leur remplacement progressif par une population plus aisée³⁹³) comme Namur-Hippodrome, le défi de contrer la spéculation et de pérenniser l'abordabilité des logements pour permettre à des ménages plus vulnérables d'y accéder et de s'y maintenir préoccupe la commission.

³⁹⁰ Ville de Montréal, Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels – 2005, p. 6

³⁹¹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 9

³⁹² Karine Gessner, Directrice Habitat et Politique de la Ville de Bordeaux Métropole, doc. 7.1.2.2

³⁹³ Définition d'écogentrification : <http://www.vrm.ca/leco-gentrification/>

Recommandation #17

La commission recommande à la Ville de réserver, dès la première phase du projet, les terrains voués aux logements sociaux et abordables subventionnés sur le terrain de l'ancien hippodrome, en concordance avec sa volonté de dépasser les cibles prévues au projet de Règlement pour une métropole mixte.

La commission a été informée par les groupes de ressources techniques présents à ses activités que la mise en place de logements sociaux se distingue de la mise en place de logements privés. La formation d'une coopérative d'habitation ou d'un OBNL réclame un effort important pour réunir les partenaires et obtenir le financement de sources fédérale, provinciale et municipale, pour se conformer au cadre réglementaire, consacrer le temps nécessaire à la formation des parties prenantes au projet, élaborer et soumettre les plans aux parties, et tenir des discussions pour répondre aux attentes particulières des clientèles visées. Ces démarches induisent un temps de planification qui excède la durée normale dans un projet privé. La commission retient également la problématique de plus en plus sensible de la fixation du coût des loyers sociaux sur la base du loyer médian d'un secteur donné pour les clientèles ne bénéficiant pas du supplément au loyer. Ces contraintes influent sur la capacité des GRT à livrer rapidement les logements sociaux. Advenant que la Ville inclue le logement abordable dans le mandat qui serait confié aux GRT, ceux-ci réclament que la Ville identifie aussi les terrains qui seraient réservés aux logements abordables.

Recommandation #18

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses efforts de représentation auprès des instances gouvernementales afin de contribuer à l'accélération de la prise de décision qui aura un impact important sur les délais de livraison des logements sociaux et abordables, et d'identifier rapidement les terrains qui leur seront attribués.

3.3 La mobilité et la connectivité des réseaux

Le tissu urbain qui accueillera le projet Namur-Hippodrome se situe dans un nœud de congestion routière important. La composition urbaine longeant la rue Jean-Talon Ouest et l'autoroute Décarie avec ses voies de desserte est discontinuée et vouée à une importante requalification.

En mai 2019, le rapport du Groupe de travail Namur-De la Savane³⁹⁴ relève que « *l'ampleur des déplacements actuels et à venir, à convertir en déplacements autres que l'auto solo, est considérable*³⁹⁵ ». Le groupe de travail relève que 15 000 unités d'habitation s'ajouteront aux 17 000 existantes, et que 250 000 m² de superficie commerciale, de bureaux et de services sont aussi attendus. Conséquemment, il recommande de ne développer le secteur de l'hippodrome que lorsque son accessibilité aura été améliorée³⁹⁶. Au moment du rapport, le secteur Namur-De

³⁹⁴ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 7

³⁹⁵ *Id.*

³⁹⁶ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 8

la Savane générerait déjà 95 000 déplacements quotidiens, auxquels s'ajouteraient 100 000 nouveaux déplacements associés aux nouveaux projets, et 94 000 déplacements pour le projet Royalmount.

La décongestion du réseau routier local et métropolitain a été au cœur des interventions à toutes les activités de la commission. La Ville a signifié son intention d'apporter des solutions à cet enjeu primordial.

Les participants issus des villes liées (Hampstead, Côte-Saint-Luc, Mont-Royal) ou des secteurs industriels et commerciaux de l'arrondissement de CDN-NDG, ont insisté sur l'énorme problème de congestion qui affecte le secteur. Tous implorant la Ville d'améliorer la fluidité du réseau routier pour des raisons économiques, de sécurité publique et de qualité de vie.

Le rapport du Groupe de travail sur la mobilité, ainsi que plusieurs opinions soumises à la commission, font état des problématiques de congestion et d'inhospitalité du secteur, liées tout à la fois aux activités industrielles et commerciales locales, à la circulation de transit locale et régionale, et à l'intensification des activités urbaines. Le réseau cyclable est déficient; l'efficacité du réseau de transport collectif, à l'exception du métro, est amoindrie par la congestion; et le réseau piétonnier est peu attrayant et fragmenté. Le Groupe de travail conclut que l'ensemble des mesures qu'il propose devront être mis en action avant d'entreprendre le développement du quartier.

La solution aux enjeux de mobilité et de congestion déborde largement le territoire du futur quartier Namur-Hippodrome. Ces enjeux de mobilité constituent un frein important à l'atteinte de la carboneutralité souhaitée pour le futur quartier. Namur-Hippodrome viendra s'insérer dans la dynamique déjà saturée du secteur des autoroutes 15 et 40, qui perdure et nécessite un virage majeur. L'ensemble des mesures proposées, toujours à l'étude par le Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane, en illustre la complexité.

De plus, le respect des cinq principes de mise en valeur du quartier s'ajoute au cadre de planification du secteur. La commission est d'avis qu'un quartier à construire, avec pour éléments de base la santé des personnes et de la nature, peut difficilement s'épanouir dans un environnement qui ne souscrirait pas aux mêmes valeurs.

La commission est toutefois consciente qu'il s'agit d'un changement de paradigme pour tout le secteur d'insertion. Des participants des villes liées ont principalement axé leurs interventions sur la nécessité de décongestionner les secteurs résidentiels de faible densité³⁹⁷. Les participants issus des secteurs commerciaux et industriels du voisinage, actuellement peu enclins à utiliser le transport collectif, souhaitent des interventions significatives pour assurer une meilleure fluidité de la circulation, réduire le temps de transport de leurs fournisseurs de biens et services ou

³⁹⁷ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 9

faciliter la livraison. Le quartier Namur-Hippodrome fera l'objet de pressions constantes de la part des usagers privés et d'affaires qui doivent emprunter le réseau routier, mais aussi plus largement, des usagers en transit qui cherchent des solutions à la congestion sans adhérer à la nécessité de la transition écologique.

Recommandation #19

La commission recommande à la Ville de poursuivre toutes démarches auprès de tous les partenaires visés³⁹⁸ afin qu'ils contribuent à réduire de façon significative la congestion routière endémique qui affecte le secteur Namur-De la Savane, et que l'ajout estimé de 200 000 nouveaux déplacements quotidiens pourrait encore aggraver. La mise en place de mesures incitant à privilégier l'usage des transports actif et collectif, ainsi que l'allègement des temps de transport pour les entreprises et les commerces du secteur, doivent figurer au premier plan des préoccupations de tous.

3.3.1 Le raccordement du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest

La Ville de Montréal, conformément aux orientations de son Plan d'urbanisme³⁹⁹, prône depuis plusieurs années la réalisation de nouveaux liens routiers dans l'axe du boulevard Cavendish et de la rue Jean-Talon Ouest afin de désenclaver les secteurs de l'hippodrome, de la Cité scientifique et de la gare de triage Saint-Luc⁴⁰⁰.

La Ville de Montréal et le gouvernement du Québec ont convenu formellement, dans l'acte de cession du terrain de l'ancien hippodrome à la Ville, de raccorder le boulevard Cavendish entre les arrondissements de Saint-Laurent et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce pour désenclaver le secteur.

La Ville de Montréal indique que le projet de raccordement du boulevard Cavendish a pour but d'améliorer la desserte de transport collectif, de créer des liens cyclables nord-sud et est-ouest, de faciliter l'accès des camions aux entreprises, d'offrir un débouché vers l'ouest pour tous les modes de transport, et de désenclaver les quartiers actuels en évitant les longs détours par les autoroutes 13 et 15. Elle insiste également sur le fait que ce raccord, dans le quartier Namur-Hippodrome, doit prioriser les transports collectif et actif.

Des études de circulation déposées par la Ville suggèrent différents scénarios de raccordement. Il apparaît toutefois que l'établissement d'un grand boulevard urbain au cœur du quartier Namur-Hippodrome concorde difficilement avec les objectifs de faible empreinte écologique, de carboneutralité, de réduction de la pollution sonore et de construction d'un quartier sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. L'objectif de carboneutralité tend plutôt vers une réduction importante de l'usage de l'automobile au profit des transports actif et collectif. Cette vision de la

³⁹⁸ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 9

³⁹⁹ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, Partie I, Chapitre 4.13 (mis à jour en décembre 2016), p. 232-233

⁴⁰⁰ Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, Partie I, Chapitre 4.13 (mis à jour en décembre 2016), p. 233

Ville doit entraîner un réexamen important des scénarios de raccordement présentés à la commission.

Recommandation #20

La commission recommande à la Ville d'aménager le raccord du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest en adoptant des mesures d'apaisement pour évacuer tout transit menaçant la sécurité de ses résidents, la quiétude du quartier et l'intégrité des milieux naturels.

La commission estime que le raccord du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest, sous la forme d'un boulevard à six voies auxquelles seraient adjointes des voies cyclables et piétonnières, est à revoir. Que des prolongements soient réalisés vers les axes Royalmount et Paré dans le parc industriel adjacent, la commission n'y voit que des bienfaits. En revanche, dans le quartier Namur-Hippodrome, le prolongement du boulevard Cavendish jusqu'à la rue Jean-Talon Ouest doit prioriser les transports collectif et actif de manière évidente, et évacuer tout transit qui menacerait la quiétude du quartier, l'écologie urbaine, la sécurité de ses résidents et la mise en application des normes les plus strictes d'accessibilité universelle.

Recommandation #21

La commission recommande à la Ville de mettre en place un réseau intégré de mobilité active dans le quartier et s'assurer que les infrastructures et l'aménagement de ce réseau respecteront les normes les plus strictes d'accessibilité universelle.

3.3.2 La traverse de l'axe Décarie

La commission été avisée par de nombreux participants, citoyens et acteurs économiques, du péril que représente l'intersection de la rue Jean-Talon Ouest et du boulevard Décarie pour les piétons et cyclistes, mais aussi de l'inconfort et du danger que peuvent ressentir les usagers du métro autour de l'édicule de la station Namur. En ce sens, la Ville et plusieurs participants ont émis le souhait de recouvrir l'autoroute Décarie entre les viaducs des rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys, afin d'y aménager un espace sécuritaire et apaisé pour tous les modes de déplacement.

Les projets récents et à venir dans le secteur amèneront une intensification de l'occupation du sol et des activités économiques, qui réclament une planification réfléchie de ce nœud de circulation très achalandé, tout en tenant compte de la place et de l'impact attendu de la station de métro Namur sur la demande de transport.

Deux firmes d'experts-conseils ont abordé la problématique de l'intersection Jean-Talon Ouest – Décarie, ainsi que l'option de recouvrir l'autoroute Décarie entre les viaducs des rues des Jockeys et Jean-Talon Ouest. Dans une étude de 2015 soumise à la commission, le consultant de WSP⁴⁰¹

⁴⁰¹ WSP, Étude et recommandations acoustiques et vibratoires pour le secteur Namur-de-la-Savane à Montréal – Assistance au Schéma d'aménagement – 2015, doc. 3.11

devait répondre à l'objectif de créer un grand espace vert au-dessus de l'autoroute Décarie afin d'améliorer la sécurité, la mobilité et l'accessibilité au SmartCentres et à la station de métro Namur. En février 2019, la firme Fahey a illustré par différents scénarios le recouvrement de l'autoroute Décarie entre les rues Jean-Talon Ouest et des Jockeys, et le réaménagement de l'intersection Jean-Talon Ouest–des Jockeys–Décarie⁴⁰².

Ces études n'avaient pas comme prémisse de réduire de façon importante les sources de pollution qui affectent la santé des personnes. WSP⁴⁰³ affirme que « *la couverture partielle de l'A-15 ne permet pas de réduire sensiblement le niveau sonore au niveau des bâtiments voisins... la couverture partielle de l'autoroute n'a aucun impact sur le bruit émis par le boulevard Décarie* ». Il ajoute : « *il est possible qu'une couverture de l'autoroute seule sur une distance plus grande ait un effet plus efficace sur la réduction du niveau sonore ambiant* ». De plus, les scénarios proposés par les consultants ne prennent pas en compte les bénéfices environnementaux qui seraient générés par un recouvrement plus important de l'autoroute Décarie, entre la voie du CP et l'avenue Royalmount, sur la requalification nécessaire des terrains sous-utilisés⁴⁰⁴ situés de part et d'autre des voies de desserte du boulevard Décarie.

Pour la commission, le recouvrement de Décarie entre les viaducs Jean-Talon Ouest et des Jockeys devrait constituer la première partie d'un recouvrement plus étendu – par exemple, depuis la voie du CP jusqu'à l'avenue Royalmount – afin de garantir une intensification au sol de qualité de chaque côté de l'autoroute, d'accélérer la conversion des grands stationnements, d'atténuer l'impact des polluants sur l'environnement immédiat et d'améliorer les conditions d'habitabilité du secteur. L'utilisation de matériaux légers et durables pour recouvrir l'autoroute d'un grand espace vert permettrait d'accéder à des solutions structurales innovantes et adaptées, au meilleur coût sur le cycle de vie.

En outre, la commission estime que le recouvrement d'une faible portion de l'autoroute Décarie et la création d'un espace vert, tel que défendus par une variété d'intervenants, ne suffiront pas à atténuer l'inconfort généré par les traverses piétonnes des deux rues de desserte du boulevard Décarie, qui comptent chacune 4 voies de circulation. Des interventions additionnelles paraissent nécessaires afin d'améliorer concrètement la sécurité des déplacements actifs, l'accessibilité à la station de métro Namur, la connectivité des secteurs disjoints par l'autoroute et l'attrait général du lieu. L'ensemble des ajustements réalisés pourrait soutenir l'implantation d'un hub (une plateforme intermodale de mobilité), qui marquerait de façon explicite la nouvelle approche basée sur l'interconnexion des réseaux de transport.

⁴⁰² Fahey, Étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de Namur et franchissement de l'autoroute Décarie – 2019, doc. 3.9

⁴⁰³ WSP, Étude et recommandations acoustiques et vibratoires pour le secteur Namur-de-la-Savane à Montréal – Assistance au Schéma d'aménagement (2015), doc. 3.11, p. 41

⁴⁰⁴ Présentation de la Ville de Montréal lors de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.1, p. 10

Recommandation #22

La commission recommande à la Ville de procéder, à l'aide de matériaux légers et durables, au recouvrement de l'autoroute Décarie entre la rue Jean-Talon Ouest et l'avenue Royalmount, afin d'y réaliser un espace accueillant, sécuritaire et verdoyant, propre à l'établissement d'un hub de mobilité, et de promouvoir la requalification urbaine des terrains sous-utilisés de part et d'autre des voies de desserte du boulevard Décarie.

Le rapport du Groupe de travail sur la mobilité dans le secteur Namur-De la Savane⁴⁰⁵ suggère de construire un édicule à l'ouest de Décarie, relié au métro via un tunnel ou une passerelle.

Cette proposition concorde avec celles de participants qui, dans l'optique de favoriser l'usage du métro, se sont montrés préoccupés, tant par la qualité de l'entrée du quartier que par son accès sécuritaire et universel. La commission est sensible au caractère symbolique d'un édicule de métro implanté à l'entrée d'un quartier carboneutre, où les transports actif et collectif jouent un rôle de premier plan. Pour cette même raison, elle est d'avis, à l'instar de l'organisme Les Pantoufflards⁴⁰⁶, que les travaux requis par le recouvrement de l'autoroute et le développement du quartier rendent conséquent de pourvoir le nouvel édicule d'un ascenseur, ce dernier agissant comme le premier indice de l'accessibilité universelle présente dans le quartier. L'édicule existant du côté est devrait aussi être doté d'un ascenseur.

Recommandation #23

La commission recommande à la Ville de considérer la construction d'un édicule pourvu d'ascenseur à l'ouest du boulevard Décarie, afin d'assurer un lien sécuritaire et universellement accessible à la station de métro Namur, et de doter l'édicule situé à l'est d'un ascenseur.

3.3.3 Le transport collectif et l'interconnexion des réseaux

Tout comme la Ville elle-même, de nombreux participants sont d'avis que la carboneutralité dans le quartier Namur-Hippodrome ne peut être atteinte sans un investissement important en matière de transport collectif.

Plusieurs instances sont concernées par cet important enjeu : les arrondissements de Côte-des-Neiges–Notre-Dame de Grâce et de Saint-Laurent, les villes de Côte-Saint-Luc, de Mont-Royal et d'Hampstead, le ministère des Transports (MTQ) et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec (MAHM), l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), le réseau de transport métropolitain EXO, la Société de transport de Montréal (STM), la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), ainsi que les entreprises et les citoyens qui habitent et fréquentent le secteur.

⁴⁰⁵ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 53

⁴⁰⁶ Les Pantoufflards, doc. 8.9, p. 2

La Ville a annoncé la mise à jour de son plan de transports et d'aménagement pour 2020. Une majorité de participants sont d'avis que tous les acteurs doivent être sensibilisés aux enjeux de mobilité qui affectent le secteur afin de réduire la production de gaz à effet de serre, la pollution par le bruit et les poussières fines, ainsi que les pertes économiques engendrées par la congestion. Le quartier Namur-Hippodrome fait partie intégrante d'un secteur plus large, identifié par la Ville comme étant la tête de pont économique pour toute la partie ouest de Montréal⁴⁰⁷.

L'amélioration de la connectivité entre les différents moyens de transport à établir entre le quartier Namur-Hippodrome et son environnement ne se limite pas à la seule station de métro Namur. Les déplacements vers les pôles d'emplois hors centre-ville sont aussi à considérer.

Le Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane⁴⁰⁸ fait état de la problématique liée au décloisonnement du futur quartier Namur-Hippodrome, à la fluidité de son accessibilité par opposition aux projections en matière de congestion routière dans le secteur élargi des autoroutes 15 et 40. Le rapport conclut que l'amélioration de la mobilité dans ce grand secteur ne pourra être réalisée que par l'adoption d'un ensemble de mesures stratégiques liées aux réseaux supérieurs de transport.

La Ville de Montréal indique que la portion ouest de la ligne orange est sous-utilisée et qu'elle offre un potentiel d'attraction non négligeable auprès des résidents et usagers du secteur Namur-De la Savane. L'attrait du transport collectif dépend largement de son efficacité et de son interconnexion avec des points d'origine-destination importants dans toute la région métropolitaine, tels que les pôles d'emplois et les établissements d'enseignement supérieur. L'attrait du métro sera d'autant meilleur si la connectivité avec d'autres réseaux, notamment EXO2 et le Réseau express métropolitain (REM), prend forme. Par exemple, le prolongement de la ligne orange jusqu'à la future station Bois-Franc du REM conférerait à la station Namur une meilleure zone d'influence.

De nombreux participants ont souligné l'importance d'assurer une connexion adéquate entre Namur-Hippodrome et Côte-des-Neiges pour stimuler la vie du secteur et faciliter l'accès à ses ressources. Des participants réclament l'établissement d'un plan intégré de transport collectif pour offrir une alternative efficace au transport motorisé individuel. Des options ont été étudiées, tel le rétablissement d'un circuit de tramway comme à l'époque où il reliait le centre-ville à l'hippodrome, ou encore l'établissement d'une navette électrique autonome. D'autres ont rappelé à la commission l'inscription au Plan de transport de Montréal (2008) du projet d'une ligne de tramway reliant le boulevard René-Lévesque à la rue Jean-Talon Ouest, en passant par le chemin de la Côte-des-Neiges⁴⁰⁹. S'il voyait le jour, un tel projet n'aurait qu'à longer la rue

⁴⁰⁷ Compte-rendu de l'atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre 2019, doc. 5.3.2, p. 4

⁴⁰⁸ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5

⁴⁰⁹ Plan de transport de Montréal, doc. 4.6, p. 80

Jean-Talon-Ouest jusqu'à la station Namur pour desservir les quartiers Namur-Hippodrome et Le Triangle.

Recommandation #24

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses démarches auprès des instances concernées afin de mettre en place un plan de transport collectif interconnecté répondant aux besoins des résidents et usagers du secteur Namur-De la Savane. La commission recommande de mettre à jour les éléments de son plan de transport ayant trait au lien entre le centre-ville et Côte-des-Neiges, notamment l'implantation d'une desserte de tramway jusqu'à la station de métro Namur.

Plusieurs participants ont demandé de prévoir un moyen de transport collectif, de type navette électrique, de petite taille et possiblement autonome, pour desservir minimalement la station de métro Namur depuis le quartier Namur-Hippodrome. En effet, la distance de marche n'est pas le seul facteur à considérer si l'on veut s'assurer que les ménages ayant des besoins spécifiques en matière de mobilité le fréquenteront en toutes saisons et conditions météorologiques.

Le circuit en cause pourrait potentiellement couvrir un plus large périmètre en fonction d'ententes à convenir avec, par exemple, les autorités du parc industriel de Ville de Mont-Royal ou les promoteurs du projet immobilier Royalmount. Quel que soit le moyen de transport choisi, celui-ci devra laisser la plus faible empreinte carbone possible et convenir à un viaire axé sur les déplacements actifs et dénué de circulation de transit.

Recommandation #25

La commission recommande à la Ville d'assurer un service de transport collectif efficace entre le quartier Namur-Hippodrome et la station de métro Namur, dès la première phase d'occupation du quartier.

Dans son étude de mai 2018, AECOM suggère d'aménager une gare de train de banlieue à l'endroit où la voie du CP traverse le boulevard Décarie, près de la rue Clanranald⁴¹⁰. Cet ajout à l'offre de transport en commun a été réclamé par des intervenants d'horizons divers pour sa contribution significative au désenclavement du secteur.

La commission est d'avis que l'interconnexion souhaitée par les participants entre les différents modes de transport collectif ne peut exclure une telle proposition. Les autorités organisatrices de transport de Montréal ont la responsabilité de tenir à jour les enquêtes origine-destination des déplacements sur le territoire. Une mise à jour prochaine devrait donc estimer l'impact des 194 000 déplacements additionnels quotidiens pour le secteur Namur-De la Savane. Aussi, de nouvelles données de l'enquête origine-destination permettraient d'évaluer la faisabilité de

⁴¹⁰ AECOM, 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 – 2018, doc. 3.6, p. 17 et 30

l'ajout d'une ou plusieurs gares sur le parcours d'EXO2, dont l'une aux portes du quartier Namur-Hippodrome.

Recommandation #26

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses représentations auprès de l'ARTM afin qu'elle prenne en compte l'augmentation des déplacements dans le secteur Namur-De la Savane pour évaluer la faisabilité d'implanter une gare de train à l'intersection de la ligne du CP et de la rue Clanranald.

3.3.4 Le transport actif et l'interconnexion des réseaux

Ayant annoncé que l'automobile individuelle dans le quartier Namur-Hippodrome devra, dans la mesure du possible, céder sa place aux transports actif et collectif, la Ville prévoit mettre tout en œuvre pour créer un quartier privilégiant la marche, les déplacements avec aides à la mobilité et le vélo.

Comme pour l'utilisation du réseau de transport en commun, l'interconnexion souhaitée des réseaux cyclables et, avec elle, l'accès efficace et sécuritaire aux destinations sont des facteurs essentiels dans le choix modal et le changement de comportement des citoyens.

La Ville a annoncé le réaménagement de la chaussée et des trottoirs de la rue Jean-Talon Ouest, depuis l'avenue Mountain Sights jusqu'au site de l'ancien hippodrome. Cela doit permettre d'améliorer la circulation piétonne, d'accueillir le Réseau express vélo (REV) ainsi que des voies réservées au transport collectif. Cette importante artère de l'arrondissement établit un lien entre les trois cœurs d'activité de Côte-des-Neiges, à savoir le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue Victoria et le secteur en requalification autour de la station de métro Namur. La Ville envisage également le réaménagement complet du viaire à l'entrée du SmartCentres, le retrait de la rue des Jockeys et la création d'un lotissement de part et d'autre de la nouvelle voie d'entrée du projet Namur-Hippodrome. Ces travaux définiront le cadre de desserte du futur réseau de transport actif du projet. Sur le site de l'ancien hippodrome, le réseau de transport actif sera à caractère local.

AECOM⁴¹¹ et Oroboro⁴¹² suggèrent de créer un réseau piétonnier et cyclable nord-sud dans le prolongement de la rue Clanranald, via un tunnel à construire sous la voie du CP. Le REV suivrait le nouveau boulevard Cavendish vers le sud, avec des embranchements vers l'est pour se raccorder à la rue Jean-Talon Ouest ou pour s'installer dans l'emprise de la voie ferrée aux limites ouest et sud du quartier Namur-Hippodrome. Le consultant suggère également un lien entre le quartier Namur-Hippodrome et le projet Royalmount, sans en définir le tracé.

⁴¹¹ AECOM, 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 – 2018, doc. 3.6, p. 30

⁴¹² Oroboro, doc. 8.13, p. 41

À terme, le REV devrait longer la rue Jean-Talon Ouest sur toute sa longueur, suivre l'avenue Victoria, puis le chemin de la Côte-des-Neiges. En parcourant la rue Clanranald vers le sud, le réseau pourrait rejoindre le centre-ville via la rue Sherbrooke Ouest.

Il importe de préciser que AECOM n'avait pas pour mandat d'inscrire ses scénarios dans la vision actuelle de la Ville. La hiérarchie des voies cyclables à l'intérieur du quartier Namur-Hippodrome devrait donc orienter le transit cyclable direct sur les axes Cavendish et Jean-Talon-Ouest, afin de ne pas compromettre la quiétude et la sécurité des piétons. Quant au tronçon du REV longeant l'emprise des voies ferrées, il devra tenir compte de l'orientation associée à la protection des milieux naturels de Namur-Hippodrome.

Recommandation #27

La commission recommande à la Ville d'établir, avec l'ensemble des acteurs concernés, un réseau de mobilité active intégré et structurant pour tout le secteur entourant le quartier Namur-Hippodrome, afin d'assurer sa connectivité avec les divers points d'intérêt, les services et les lieux d'emplois. Ce réseau de mobilité active devra s'arrimer à la création d'un quartier inscrit dans la nature et privilégiant les circulations douces.

3.3.5 Le stationnement

La dichotomie entre l'établissement d'un quartier carboneutre et la présence d'automobiles a fait l'objet de nombreuses interventions des participants, notamment des promoteurs immobiliers.

Tout en appuyant l'idée de limiter la présence de l'automobile dans Namur-Hippodrome, des participants demandent de considérer les besoins des familles, que la Ville souhaite justement attirer. Des acteurs économiques et des citoyens ont également soulevé qu'une offre trop faible de stationnement nuirait à la vente ou à la location des logements, surtout familiaux. L'expérience du projet des Ateliers Angus dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie a mis en lumière la nécessité d'offrir un ratio de stationnement cohérent selon le type de logement, et l'impact que ces décisions pourraient avoir sur le succès économique du quartier Namur-Hippodrome.

Afin d'atteindre les objectifs de la Ville, l'accès à l'automobile devrait être restreint, sans être exclu. Pour ce faire, des ratios d'espace de stationnement devront être établis en fonction du type de logement et selon leur localisation dans le quartier. Le CRE-Montréal⁴¹³ suggère une planification intégrée en matière de stationnement qui permettrait de combiner des mesures ayant trait à l'emplacement, à la tarification, à l'attribution en fonction des besoins et au financement des espaces de stationnement.

⁴¹³ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 15

Par ailleurs, le changement de comportement modal souhaité suggère d'envisager une offre d'autopartage importante. La création d'un viaire qui intègre des corridors de biodiversité, les déplacements à pied pour toutes les catégories de personnes, l'usage du vélo et ses aires de dépôt, fait en sorte que les aires de stationnement des véhicules devraient se retrouver principalement en sous-sol des immeubles ou dans des stationnements étagés, et que les cases de stationnement hors-sol pour les visiteurs, la livraison et les aires de chargement, seraient aménagées de façon à respecter le caractère du lieu.

Recommandation #28

La commission recommande à la Ville de réaliser une planification intégrée du stationnement, qui tiendra compte des besoins des familles et des personnes à mobilité réduite, et s'arrimera à la volonté municipale de limiter l'usage de l'automobile solo, de promouvoir l'offre d'autopartage et de concentrer les cases de stationnement à l'intérieur des immeubles. Que les aires de stationnement pour les visiteurs et les livraisons, les aires de chargement et de déchargement, soient conçues pour un viaire accueillant des zones végétalisées, une circulation piétonne paisible et sécuritaire, ainsi que l'usage du vélo et ses aires de dépôts.

3.3.6 Le transport des marchandises et la distribution

Jalon⁴¹⁴, un OBNL qui s'intéresse au déploiement de solutions innovantes en mobilité durable et intelligente, a présenté le projet pilote Colibri de livraison à vélo-cargo et le mini-hub de Montréal lors du forum et de l'atelier mobilité de la commission. Ce projet innovant cadre avec les objectifs de la Ville pour le quartier, et son implantation pourrait s'avérer avantageuse dans l'optique d'une restriction importante de la circulation lourde et automobile dans Namur-Hippodrome. Le concept de vélo-cargo pourrait prévoir un ou des centres de dépôts de colis ou des casiers électroniques liés à la livraison postale. Par ailleurs, le succès commercial d'un tel projet pourrait dépendre de la desserte d'un secteur élargi.

Bien que déjà en forte croissance, le contexte de la pandémie a entraîné une explosion des achats en ligne et de la livraison à domicile. De plus, le confinement a amené beaucoup de gens à travailler de la maison et à avoir recours à tous types de livraisons. Sans pouvoir prédire l'avenir de façon certaine, il y a fort à parier que le télétravail pourrait gagner en importance sur le long terme.

La livraison de colis de toute provenance et de toute taille entraîne une affluence quotidienne de véhicules de livraison dans les zones résidentielles. La taille et le contenu des colis suggèrent l'établissement d'un mini-hub. De plus, le choix des types de véhicules qui circuleront dans le quartier, affectés non seulement à la livraison, mais aussi au déneigement et à la collecte des résidus, devra contribuer à réduire l'émission de gaz à effet de serre.

⁴¹⁴ Jalon, doc. 8.21, p. 9-10

La filière de la fabrication de véhicules électriques pour le transport des personnes et des marchandises, bien vivante au Québec, sera sans doute solidement implantée lorsque viendra le temps de mettre en place des circuits de distribution pour le quartier Namur-Hippodrome.

Recommandation #29

La commission recommande à la Ville de limiter le transport pour fins de livraison, de cueillette des résidus et de déneigement, aux seuls véhicules en phase avec l'objectif de réduction de l'indice carbone. Elle recommande également que la livraison des marchandises par vélo-cargo soit évaluée pour le quartier Namur-Hippodrome et possiblement à l'échelle du secteur élargi.

3.3.7 Problématique multimodale

Le concept d'écoquartier carboneutre exemplaire de Namur-Hippodrome s'appuie sur une utilisation accrue du transport en commun et du transport actif. La Ville souhaite mettre en place un ensemble d'incitatifs pour que les usagers s'adaptent, voire changent leurs choix modaux.

Des citoyens ont suggéré que soit offert un « *cocktail transport* » qui leur permettrait de planifier leurs déplacements en choisissant entre les divers modes disponibles : transport en commun, vélos en libre-service, autopartage, covoiturage et transport actif. Il est aussi suggéré de rendre disponible un « *passport mobilité* » qui donnerait accès à ce cocktail transport, avec la possibilité d'un seul titre pour accéder à divers modes.

Étant donné la complexité de l'offre de transport et l'adoption de nouveaux comportements souhaités par la Ville, des citoyens ont suggéré que des outils de communication et de sensibilisation soient rendus disponibles à tous pour leur permettre de saisir rapidement la diversité des moyens de déplacement offerts.

Recommandation #30

La commission recommande à la Ville de réclamer auprès des autorités responsables de la planification des déplacements en transport en commun et actif, la mise en place d'une formule intégrée de cocktail transport et d'en faire la promotion.

3.4 Un réseau d'espaces verts et publics intégré

Le document d'information produit par la Ville indique que la nature doit percoler dans le quartier Namur-Hippodrome et s'y déployer pour soutenir l'armature des espaces publics⁴¹⁵.

Alors que le désir d'une connexion intime entre la nature et l'habitat ne fait aucun doute chez nombre de participants, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE) a souligné la distinction entre la présence de la nature, représentée par des corridors de verdure et des noues,

⁴¹⁵ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 24

et un véritable réservoir de biodiversité, composé de milieux humides, d'habitats de lisière, d'aires densément boisées et de milieux ouverts. Pour le CRE, environ dix hectares seraient nécessaires à la réalisation d'un tel réservoir de biodiversité, qui offrirait un fort potentiel paysager et des activités complémentaires récréatives, éducatives, agricoles et apicoles. Le CRE suggère d'appuyer la réalisation d'un tel espace sur les milieux naturels existants le long des voies ferrées, afin d'y stimuler le développement d'un écosystème mature et riche⁴¹⁶.

Cette vision s'arrime à celle d'autres participants pour qui la mise en valeur et le déploiement des espaces naturels existants le long des voies ferrées doivent aller au-delà d'une simple bande verte. Tel qu'évoqué plus haut, des intervenants souhaitent que ces espaces contribuent au prolongement du corridor écologique Darlington, à la réhabilitation des vestiges de la rivière Saint-Pierre, point haut du bassin versant Saint-Pierre, et à l'établissement d'un lien écologique avec l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand. Le potentiel d'appropriation citoyenne des lieux a également été souligné, tout comme son caractère propice à l'innovation écologique et à l'agriculture urbaine.

Recommandation #31

La commission recommande à la Ville de considérer la création d'un réservoir de biodiversité sur le site de Namur-Hippodrome pour répondre aux besoins d'une nature en santé et à la gestion écoresponsable des eaux de ruissellement.

La documentation suggère qu'au moins 30 % d'un territoire urbanisé doit être constitué d'un milieu naturel protégé et pérenne⁴¹⁷. S'il est vrai, comme l'ont dit certains, que la présence d'un grand parc fait défaut dans cette partie de l'île de Montréal, l'absence d'équipements sportifs et récréatifs conséquents, déplorée par d'autres, demande aussi à être comblée. Or, le site du futur quartier Namur-Hippodrome ne peut offrir à lui seul les surfaces requises. Un participant illustre cette préoccupation en comparant la superficie du parc Lafontaine (35 hectares), qui pourrait accueillir l'ensemble des souhaits des participants en matière d'espaces naturels et récréatifs, et celle du parc Laurier (10,5 hectares), qui ne le permettrait pas.

Un participant a proposé de concentrer l'habitat construit le long de la rue Paré pour dégager une superficie verte importante et nécessaire pour combler les attentes des participants⁴¹⁸. La commission est d'avis que cette orientation, bien qu'ingénieuse, met en péril la volonté municipale de permettre une densification résidentielle différenciée pour répondre aux besoins des différentes clientèles. La commission retient toutefois que cette proposition peut être inspirante.

⁴¹⁶ Conseil régional de l'environnement de Montréal, doc. 8.20, p. 22

⁴¹⁷ Gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides – 2008, p. 55-59

⁴¹⁸ John Dohan, doc. 8.28.1

La commission est sensible à la contribution d'un véritable réservoir de biodiversité à la santé des personnes et de la nature, ainsi qu'à son potentiel sur les plans éducatif et récréatif. Toutefois, la grande variété des demandes des participants en matière d'espaces publics sur un site prévu pour accueillir 6 000 logements et l'importance accordée à la biodiversité, à l'agriculture urbaine, aux sports et aux loisirs dans un secteur élargi qui s'en trouve dépourvu, impose une analyse minutieuse et des arbitrages douloureux.

La commission croit essentiel de faire rapidement connaître les superficies octroyées pour ces différentes activités, ou rendues disponibles par la mutualisation, afin de faire un choix éclairé et représentatif des besoins à combler dans le quartier et dans le secteur élargi. Dans cette optique, elle invite la Ville à considérer, à terme, l'opportunité que pourrait représenter un déplacement des activités ferroviaires adjacentes à la limite ouest du quartier Namur-Hippodrome.

Recommandation #32

La commission recommande à la Ville d'établir, dès la première phase de la planification, les cibles à atteindre pour l'établissement des espaces de biodiversité et autres milieux naturels, l'implantation d'équipements sportifs et récréatifs extérieurs, la pratique de l'agriculture urbaine et les activités liées à l'appropriation citoyenne.

3.5 Identité

La Ville et les participants convergent dans leur volonté de marquer par la toponymie, par l'intégration d'œuvres d'art et de mobilier urbain, ou par des événements éphémères, des rappels des vocations hippique et agricole du lieu. L'intégration de la nature dans le quartier, telle qu'envisagée par la Ville, concorde avec l'intégration d'aménagements naturels rappelant les paysages ruraux, telle que suggérée par une participante⁴¹⁹.

La préservation de l'anneau de course a certes retenu l'attention des participants, mais sans faire l'unanimité, alors qu'un citoyen invitait à ne pas s'imposer une telle contrainte dans la planification du quartier. En revanche, il proposait d'intégrer la symbolique du cercle des vainqueurs propre à tout hippodrome⁴²⁰, un élément qu'il serait intéressant d'analyser.

La commission rappelle l'importance qu'une attention particulière soit aussi portée aux vues exceptionnelles qu'offre le terrain sur le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph. Un participant a fait la démonstration sur le plan conceptuel que l'implantation des bâtiments sur le site pourrait s'aligner et mettre en valeur cette vue exceptionnelle, donnant ainsi au lieu un caractère unique et époustouflant, dans un quartier où il fait bon vivre⁴²¹. La commission se montre très sensible à cette vision qui dépasse la seule volonté de faire un quartier exemplaire, en créant un trait identitaire rassembleur, synonyme de sentiment d'appartenance.

⁴¹⁹ Geneviève Cousineau, doc. 9.5, #1

⁴²⁰ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2, L. 845-849

⁴²¹ Antoine Beauvais, doc. 8.67.2

Recommandation #33

La commission recommande à la Ville de miser sur le caractère unique que représentent les vues sur le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph pour marquer l'identité du lieu, et de rendre ces vues accessibles à tous les résidents et usagers du quartier.

La commission constate que l'intérêt porté à l'agriculture urbaine par les participants va bien au-delà d'un rappel de l'ancienne vocation agricole des lieux proposé par la Ville. À une époque de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, l'inclusion au quartier de population dont la sécurité alimentaire est une préoccupation quotidienne, mais aussi d'incertitude économique causée par la pandémie du coronavirus, la résilience alimentaire et économique des localités prend une importance certaine. Une citoyenne observait que la production maraîchère et la transformation sur place des produits ont de nombreux avantages, parmi lesquels la proximité de l'approvisionnement en aliments de qualité, la réduction de la dépendance alimentaire au pétrole et la stabilité des prix, la création d'emplois, la socialisation et la lutte à l'isolement⁴²².

Sans remettre en cause la pertinence d'une production maraîchère individuelle, la commission estime que l'agriculture urbaine doit être une activité phare du nouveau quartier, par la définition d'un pôle de production, de transformation, de distribution et de consommation. L'agriculture urbaine pourrait donc se pratiquer à différentes échelles dans le quartier, en étant intégrée, par exemple, au réseau coopératif et à un réseau d'économie circulaire. Elle jouerait ainsi un rôle structurant dans la réalisation d'un quartier résilient et en santé.

Recommandation #34

La commission recommande à la Ville de placer l'agriculture urbaine au service de la résilience alimentaire et économique du quartier Namur-Hippodrome, et d'étudier la possibilité d'implanter un pôle dédié à la production maraîchère, à la transformation, à la distribution et à la consommation, qui pourrait être soutenu par des organismes d'économie sociale.

3.6 Gouvernance et engagement citoyen pour un projet pérenne

Dans le document soumis à la consultation⁴²³, la Ville avance le désir de poursuivre le dialogue avec les différentes instances intéressées par le projet urbain, tant à l'étape qui précède l'élaboration du concept d'aménagement qu'à toutes les étapes suivantes⁴²⁴. La Ville a signifié qu'elle ne désirait pas élaborer le plan d'aménagement dans tous ses aspects avant d'amorcer les premières phases de réalisation, car elle souhaite que le plan soit évolutif et tienne compte de l'opinion des futurs occupants du site. Dans sa réponse aux questions des participants, elle dit miser « sur la consultation publique et la participation citoyenne tout au long de la planification

⁴²² Maude Chanel, doc. 8.70.1

⁴²³ Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1

⁴²⁴ Démarche participative sur l'avenir du site de l'ancien hippodrome – 2012-2013, doc. 3.2, p. 3

et de la mise en œuvre du projet urbain. La Ville de Montréal mettra donc en place les conditions afin que se développe une vie communautaire⁴²⁵. »

La volonté d'assurer une planification intégrée du site est rappelée par la communauté de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce depuis plus de trente ans⁴²⁶. Cette vision a été exprimée fortement par les participants à toutes les activités de la commission.

3.6.1 Consultation et participation citoyenne

Ce désir d'une participation citoyenne soulève plusieurs questions en rapport aux modalités d'application et à la finalité attendue.

- Quelle forme prendra-t-elle?
- Qui sera sollicité? Est-ce que les principaux acteurs seront présents?
- À quelle étape?
- Quels seront les sujets qui seront abordés?
- Est-ce que des ressources financières, logistiques et techniques seront disponibles?
- Quelle sera la place du simple citoyen?

Dans le cas présent, l'intention d'aménagement s'appuie sur la volonté partagée de concevoir un milieu de vie agréable et sain, à faible empreinte écologique, innovant et ancré dans sa communauté. Une telle intention d'aménagement s'inscrit dans les courants de pensée les plus actuels en matière de requalification urbaine. Pour le secteur Namur-De la Savane, il s'agit d'un changement majeur auquel la Ville devra s'attaquer afin de ne pas compromettre l'atteinte des résultats escomptés dans Namur-Hippodrome.

Dans son rapport, le Groupe de travail sur la mobilité dans le secteur Namur-De la Savane formule 13 recommandations, accompagnées de 35 actions. Il est précisé que « *la coordination des actions est importante⁴²⁷* » et qu'elle engage « *toutes les parties concernées afin d'assurer la coordination du suivi des recommandations⁴²⁸*. » Le rapport indique également que « *les interventions en mobilité proposées n'ont pas pu être chiffrées, en termes de coût, dans le cadre des travaux du groupe de travail. Il appartient à chaque autorité ou organisation responsable des interventions de le faire, pour celles qui seront retenues⁴²⁹*. »

Sans l'engagement de toutes les instances décisionnelles, sans l'adhésion et la participation des futurs résidents et des propriétaires immobiliers, le quartier Namur-Hippodrome nous semble

⁴²⁵ Réponses de la Ville de Montréal aux questions des participants – 6 décembre 2019, doc. 5.2.1, p. 2

⁴²⁶ Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière, doc. 8.8, p. 6; Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges, doc. 8.62, p. 2

⁴²⁷ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 9

⁴²⁸ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 9

⁴²⁹ Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 9

avoir peu de chances de produire les résultats escomptés. Les ressources financières et techniques devront être accessibles pour appuyer les citoyens de tous les groupes socioéconomiques, et s'assurer que les organismes et les groupes de ressources techniques qui leur viennent en appui seront conséquemment soutenus. De plus, on devra faire appel à des expertises complémentaires pour identifier les meilleures pratiques en matière de participation et de consultation citoyennes pour innover face aux défis plus complexes, tout en tenant compte des dynamiques locales existantes et de celles qui se développeront dans le nouveau quartier.

L'expérience montréalaise a démontré la nécessité d'un accompagnement et d'un soutien financier conséquent pour aider les citoyennes et les citoyens à s'outiller en vue de concrétiser leur vision d'un milieu de vie, de démarrer et pérenniser leurs initiatives, de se mobiliser et de s'engager dans les processus décisionnels⁴³⁰. S'outiller, c'est-à-dire :

- 1) développer des compétences organisationnelles;
- 2) ancrer leur action dans le quartier et s'arrimer avec les autres organismes;
- 3) pérenniser leurs initiatives au-delà de la période de démarrage et des premières phases de déploiement;
- 4) mobiliser leurs compétences et leurs apprentissages afin qu'ils servent à inspirer et à renforcer d'autres initiatives pour l'amélioration des conditions de vie et de santé dans le nouveau quartier.

Dans son rapport, la firme L'Enclume note plusieurs exemples de pratiques publiques pour accompagner la réalisation de grands projets urbains, telle l'intervention de la Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique (SAMOA) dans la réalisation du grand projet de requalification urbaine « *quartier de la Prairie-au-Duc* » sur l'île de Nantes (France). Ce projet « *est mené depuis 2003 par la SAMOA, société publique locale d'aménagement créée à cet effet, dans le cadre d'une convention publique d'aménagement conclue pour 20 ans avec Nantes Métropole. Afin d'assurer une démarche d'aménagement cohérente, la SAMOA et l'Atelier de l'île de Nantes ont mis au point une méthode d'accompagnement des projets sur l'île : une méthode ouverte, bâtie sur le dialogue, qui favorise l'accueil des initiatives et des projets*⁴³¹. »

Recommandation #35

La commission recommande à la Ville d'identifier rapidement, avec la participation des intervenants locaux et une expertise professionnelle aguerrie, les modalités les plus efficaces pour soutenir l'engagement et la participation citoyenne adaptée aux différents sous-groupes de la communauté. Ces modalités devront inclure les ressources financières et techniques appropriées pour permettre l'adhésion des citoyens, des organismes et des groupes de

⁴³⁰ Le Projet impact collectif piloté par Centraide du Grand Montréal en 2016 est un exemple des programmes mis en place à Montréal pour soutenir des stratégies élaborées et mises en œuvre par les citoyens, dans ce cas-ci, dans 17 quartiers montréalais. La Pépinière espaces collectifs fournit un autre exemple de programme structuré d'accompagnement des initiatives citoyennes, par le programme Vivace : <http://pic.centraide.org/>

⁴³¹ Enclume, Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables – 2019, doc. 3.8, p. 55

ressources techniques aux principes d'aménagement mis de l'avant par la Ville, et pour assurer la pérennité du projet urbain.

Concevoir un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté est un engagement de la Ville, mais ce doit être aussi un engagement citoyen. De nombreux participants réclament une place dans le long processus de planification et de mise en œuvre du projet. La commission est également d'avis que la gestion au quotidien d'un tel projet réclame un engagement citoyen important. Les groupes citoyens impliqués doivent être soutenus afin d'assurer la pérennité du projet urbain mis en place. Les futurs occupants du quartier devront donc être sensibilisés à ses particularités, invités à y participer et en être les gardiens.

La Ville souhaite un quartier conçu pour une « *population plurielle et diversifiée, [...] un lieu de cohabitation entre jeunes, adultes, aînés et les différents genres*⁴³² » qui répondrait à leurs attentes spécifiques. Ce souhait de la Ville implique toutefois un effort important à déployer pour obtenir l'adhésion de la nouvelle population à toutes les dimensions du projet. La commission est d'avis que le changement de paradigme proposé aux futurs résidents, qui invite notamment à revoir leur façon d'habiter, de s'approvisionner, de se déplacer, ainsi qu'à délaisser la voiture solo pour s'engager dans la réalisation d'un projet urbain exemplaire sur le plan de l'écologie urbaine, exige d'adhérer à ses principes et objectifs.

Recommandation #36

La commission recommande à la Ville que, dès les premières étapes de mise en œuvre du projet, le volet communication des citoyens et groupes intéressés vers le décideur, et du décideur vers les citoyens et groupes intéressés, soit mis en place et soutenu afin d'assurer la compréhension des particularités du projet, l'implication citoyenne attendue, la préservation de la mémoire ainsi que la pérennité du projet.

3.6.2 Développement de la vie communautaire

Pour répondre au désir de la Ville et des participants et atteindre le double objectif de créer une communauté *de toutes pièces* en réunissant tous ses membres autour d'un mode de vie axé sur le vivre en santé, les meilleures pratiques participatives et consultatives devront être mises au service du projet.

La consultation et la contribution de la communauté à la prise de décision en continu devront permettre de fonder le projet sur le partage des savoirs, des expertises et des aspirations de toutes les parties. Cette approche pourrait favoriser l'adhésion par les parties prenantes aux principes qui soutiennent le projet et leur permettre de s'adapter durablement à ses particularités.

⁴³² Ville de Montréal, Document d'information, doc. 3.1, p. 20

La commission reconnaît que les attentes sont grandes quant à la place et au rôle de la communauté dans la planification, le suivi et l'évaluation du projet. En appliquant une analyse différenciée de la participation selon les sexes et intersectionnelle, la Ville et l'arrondissement s'assureront de rendre le processus le plus accessible et le plus inclusif possible. Renforcer l'efficacité et la pérennité du projet passe nécessairement par le développement de réseaux relationnels entre les résidents, qui permettront de se rencontrer et de socialiser, d'entreprendre des projets visant l'amélioration de leurs conditions de vie (sur le plan social, culturel, économique ou environnemental) et de santé, en plus de débattre, d'évaluer et de faire évoluer le projet.

Des citoyens ont souligné l'apport d'une charte au processus participatif contribuant à la réalisation d'un quartier durable. Pour la commission, cette approche comporte de nombreux avantages, tels que la définition en commun d'objectifs sociaux, environnementaux et économiques, la production d'un outil de référence et de mise en œuvre du projet, la possibilité de sensibiliser les futurs habitants aux facettes d'un quartier durable et à son mode de vie, et l'opportunité d'encourager les entreprises locales à réduire leur empreinte écologique ou d'attirer celles se conformant aux attentes formulées. La signature de la charte par les acteurs du projet urbain engage ceux-ci pour toute la durée de réalisation. Par son intermédiaire, les promoteurs immobiliers peuvent bénéficier d'une formation afin d'atteindre les objectifs fixés en matière d'écoconstruction. Enfin, le respect des attentes formalisées dans la charte pourra être soumis à l'examen de la communauté à toutes les étapes de la participation citoyenne⁴³³.

Recommandation #37

La commission recommande à la Ville de consigner les objectifs du quartier axé sur la santé de la nature et des personnes au sein d'une charte, soumise à l'adhésion des parties prenantes et engageant les acteurs pour toute la durée de mise en œuvre du projet.

Dans plusieurs projets, et notamment sur le site Louvain Est⁴³⁴ dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, la commission retient que les citoyens se sont structurés plus ou moins formellement pour assurer le leadership dans la concrétisation du projet attendu.

Dans le document de référence du comité de pilotage du site Louvain Est, la commission a pu constater la contribution importante de la démarche citoyenne à la définition de cinq grands axes d'intervention. Ces axes ne sont pas étrangers aux attentes des participants à la présente consultation : la définition d'un pôle pour favoriser la production, la transformation, la distribution et la consommation des produits alimentaires; la détermination des lieux où s'exercent les activités relatives au savoir, à la culture et à l'apprentissage; l'habité et l'habitat, qui s'attardent à la typologie des logements et au cadre de vie; les activités économiques et

⁴³³ Fédération des entreprises publiques locales, *Écoquartiers - suivez le guide*, 2011, 108 pages, p. 11, 16-17 et 82

⁴³⁴ Site Louvain-Est : une démarche citoyenne, *Rapport synthèse des travaux des groupes de citoyens*, doc. 4.10.5, p. 12 et 24

d'utilité sociale qui remettent en question les lieux d'emploi, de gestion et de services; la gestion des équipements collectifs.

Tel que suggéré par Bâtir son quartier, une maison de projet pourrait être installée sur le site en tant que carrefour d'information, de sensibilisation et d'éducation relativement à tous les aspects du projet⁴³⁵. Le modèle de bureau de projet partagé dans le développement du site Louvain Est regroupant la Ville de Montréal, l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville et la Table de quartier Solidarité Ahuntsic, est une source d'inspiration pour la structure à créer sur mesure afin d'assurer une planification conforme aux intérêts et aux idées avancées par les citoyens. L'expérimentation de cette innovation devrait faire l'objet d'un suivi attentif pour en tirer des leçons utiles au projet Namur-Hippodrome.

La commission est d'avis que le comité de pilotage du projet devra communiquer clairement la nature du projet et ses exigences, ses propres engagements ainsi que les responsabilités incombant aux divers occupants (résidents, entrepreneurs, commerçants, gestionnaires d'équipements collectifs, éducatifs et scolaires, etc.). Il devra également répondre aux préoccupations des résidents et mettre en place des dispositifs favorisant des comportements et des habitudes compatibles avec les objectifs du projet.

Recommandation #38

La commission recommande à la Ville de soutenir le développement de la vie communautaire dans le quartier Namur-Hippodrome par l'établissement d'un comité de pilotage doté d'un mandat et de ressources qui lui permettront d'informer, de soutenir, d'animer et de former l'ensemble des parties prenantes aux principes et valeurs qui sous-tendent le projet Namur-Hippodrome. La mise en place d'une maison de projet permettrait de donner un ancrage solide aux valeurs du projet et de contribuer à sa pérennité.

3.6.3 L'appropriation transitoire à l'appropriation durable de l'espace public

Un phasage du projet est déjà planifié par la Ville pour assurer la création des espaces publics et la réalisation des équipements collectifs mutualisés favorables à l'essor de la vie de quartier. Le quartier sera en chantier de construction durant une très longue période, occasionnant des désagréments liés à la présence de telles activités dans un quartier sain et paisible.

Le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal a mis en lumière des souhaits partagés par la commission : « *Considérant que le développement du site de l'hippodrome s'échelonne sur plus d'une décennie, il sera souhaitable de favoriser et de consolider les usages transitoires qui permettront "d'habiter" le site, de créer un sentiment de sécurité, de favoriser des projets d'implication communautaire et de participation sociale (agriculture urbaine, verdissement, loisirs), de contrer l'isolement, de favoriser les rencontres et la socialisation et de contribuer au*

⁴³⁵ Site Louvain-Est : une démarche citoyenne, Rapport synthèse des travaux des groupes de citoyens, doc. 4.10.5, p. 24; Bâtir son quartier, doc. 8.14, p. 23 et 31

*sentiment d'appartenance et de communauté*⁴³⁶ ». Sensible à ces préoccupations, la Ville y a consacré diverses études qui ont mené à un ensemble de recommandations et d'événements.

La commission est d'avis que le comité de pilotage, composé aussi de citoyens, devrait permettre de stimuler le dialogue citoyen et de susciter des actions transitoires, de coconstruire des projets ponctuels dans l'espace public et, éventuellement, de porter ces initiatives citoyennes pérennes. La mission d'accompagnement et d'animation du comité pourrait être confiée à un organisme du quartier ou à un groupe de ressources techniques mandaté par la Ville ou l'arrondissement.

Recommandation #39

La commission recommande à la Ville de mettre en application les différentes mesures qui permettront de consolider les usages transitoires pour « habiter » le site, de créer un sentiment de sécurité, et de favoriser des projets d'implication communautaire et de participation sociale, tout au long du processus de construction.

3.7 Mise en œuvre

3.7.1 L'entente liant la Ville au gouvernement du Québec

Des participants issus des milieux économique et communautaire ont plusieurs fois souligné qu'en détenant la maîtrise foncière du site, la Ville disposerait d'une marge de manœuvre, inexistante dans d'autres projets de requalification à Montréal.

Toutefois, la lecture du texte de l'entente liant la Ville au gouvernement du Québec, révèle certains éléments qui, de l'avis de la commission, pourraient affecter la véritable marge de manœuvre de la Ville⁴³⁷.

Par cette entente, la Ville dispose d'un horizon temporel relativement court pour planifier le développement du site, modifier sa réglementation, vendre des terrains à des promoteurs privés et entreprendre les travaux d'infrastructures. Sur le plan financier, l'entente établit, selon la compréhension de la commission, que la Ville devra remettre au gouvernement la moitié des revenus tirés de la vente de terrains aux promoteurs privés et la moitié de la valeur des terrains que la Ville se réservera, en soustrayant toutefois les frais d'études que les projets exigent.

Pour la commission, l'entente n'est pas explicite quant à la notion de terrain réservé. S'il s'agit des terrains réservés pour fins de rues, de parc, d'espace naturel, d'équipements publics, communautaires et scolaires et de logements sociaux, la redevance financière que la Ville devra verser au gouvernement du Québec pourrait équivaloir ou même dépasser le montant obtenu par la vente des terrains aux promoteurs privés.

⁴³⁶ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.58, p. 17 et 18

⁴³⁷ Acte de cession entre le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, doc. 3.16

Plusieurs intervenants ont rappelé l'importance de déterminer, au moment d'en faire la planification, l'impact financier du projet Namur-Hippodrome. La commission est également d'avis que les considérations économiques auront un poids non négligeable dans la décision relative aux densités autorisées sur le site, aux investissements en matière d'espaces publics, à la construction des équipements publics et communautaires mutualisés, et à l'intégration des dernières technologies (ex. géothermie, réseau de chaleur, etc.) en matière de transition écologique. À titre d'exemple, la commission met en lumière le rapport intitulé *Étude préliminaire pour l'implantation d'un système urbain de chauffage et de climatisation*, produit par la firme Beaudoin Hurens pour le compte de la Ville de Montréal. La firme indique que le quartier Namur-Hippodrome rassemble les conditions idéales pour la création d'un système urbain de chauffage et de climatisation (SUCC), et que de nouvelles études devront être réalisées pour identifier les coûts et la faisabilité d'un tel système⁴³⁸.

Une renégociation des termes de l'entente avec le gouvernement du Québec pourrait donc être nécessaire afin de soutenir l'atteinte des cibles de carboneutralité et de transition écologique qui n'avaient pas cours à la signature de cette entente. Il importe également de considérer que ce sont les gouvernements du Canada et du Québec qui détiennent les fonds pour le financement du logement social et communautaire, qui constitue un intrant important de ce projet urbain.

L'évaluation de la marge de manœuvre municipale est essentielle pour permettre aux différentes instances qui participeront aux exercices de planification du quartier de retenir des propositions éclairées et réalistes. La commission est d'avis que la crédibilité du processus de planification en sera bonifiée.

Recommandation #40

La commission recommande à la Ville d'établir l'ensemble des coûts associés aux différents objets de la mise en œuvre du projet Namur-Hippodrome, et d'en saisir les gouvernements supérieurs afin qu'ils contribuent à la mise en œuvre et à la réussite de ce grand projet urbain.

3.7.2 Le parc industriel de la Ville de Mont-Royal adjacent

Dans la phase de planification du quartier Namur-Hippodrome, la Ville devra se préoccuper de l'impact des raccords routiers de Cavendish avec la rue Paré et l'avenue Royalmount dans la Ville de Mont-Royal, et de la spéculation foncière, générée entre autres par le projet Royalmount, sur toutes les propriétés du parc industriel adjacent au quartier. On peut s'attendre à ce que progressivement, l'intensité de l'occupation du sol du parc industriel soit augmentée, étant favorisée par le laxisme des composantes autorisées dans l'aire d'affectation industrielle du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal⁴³⁹. Dans le parc

⁴³⁸ Beaudoin Hurens, La faisabilité technique et financière de l'implantation d'un système urbain de chauffage et de climatisation ainsi que le portrait des besoins énergétiques futurs dans le secteur – 2016, doc. 3.10, p. 4

⁴³⁹ Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (2015), L'affectation du sol et la densité d'occupation, doc. 4.2, p. 102 et 106

industriel de Ville de Mont-Royal, sont autorisés comme usages supplémentaires aux usages industriels, les bureaux, les commerces au sens large, les équipements récréatifs, culturels ou institutionnels, soit ceux, globalement, annoncés dans le projet Royalmount présenté à la commission⁴⁴⁰.

La demande de modification à la réglementation d'urbanisme réclamée par le promoteur afin d'ajouter l'usage résidentiel dans son projet⁴⁴¹ est directement associée à une demande de modification du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal afin d'ajouter cet usage parmi les usages supplémentaires aux usages industriels. La commission est préoccupée de l'impact qu'une telle modification pourrait avoir dans l'aire d'affectation de ce parc industriel. De l'avis de la commission, tout comme le quartier Griffintown à Montréal, la réalisation du projet Royalmount stimulera la spéculation foncière active dans toute l'aire d'affectation industrielle adjacente au projet Royalmount.

La commission est d'avis que l'ajout de l'usage « *habitation* », dans une partie de l'aire d'affectation industrielle de la Ville de Mont-Royal, impose un exercice de planification pour encadrer la requalification de l'ensemble de l'aire d'affectation.

Si l'aire d'affectation devait être modifiée pour inclure l'usage « *habitation* », une telle modification devrait être assujettie à des conditions de planification strictes. La requalification du parc industriel devra ainsi s'appuyer sur les principes de carboneutralité, de transition écologique et de mobilité durable, tout comme l'ensemble du secteur Namur-De la Savane.

Recommandation #41

La commission recommande à la Ville la vigilance dans toute démarche de modification du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, visant à autoriser l'usage « habitation » comme usage supplémentaire dans l'aire d'affectation industrielle du parc industriel de la Ville de Mont-Royal, adjacente au projet Namur-Hippodrome; que des représentations soient faites auprès de l'agglomération de Montréal et du gouvernement du Québec afin que toute modification soit assujettie, le cas échéant, à des conditions de planification strictes visant l'atteinte de la carboneutralité, de la transition écologique et de la mobilité durable.

⁴⁴⁰ Carbonleo, doc. 8.17 et 8.17.1

⁴⁴¹ Carbonleo, doc. 8.17, p. 4, 8 et 9

CONCLUSION

La commission remercie les nombreux participants aux différentes activités qui ont été menées dans le cadre de cette consultation sur les principes qui devront gouverner la planification et la mise en œuvre du quartier Namur-Hippodrome.

Les cinq principes et la quarantaine d'actions à mettre en place pour soutenir la planification et la construction d'un quartier axé sur la transition écologique reçoivent l'approbation de nombreux participants ayant assisté en direct ou en ligne aux travaux de la commission. Dans le contexte de la lutte et de l'adaptation aux changements climatiques, le désir d'atteindre la carboneutralité, l'adoption de règles d'aménagement et de construction écoresponsables, la dotation de logements sociaux pour répondre aux besoins pressants de l'arrondissement et l'établissement d'une gouvernance qui s'adresse à tous les acteurs du milieu, préoccupent les participants.

Mais au-delà des principes et des actions à mettre en place, la commission invite la Ville à présenter un énoncé de vision où la santé de la nature et la santé des citoyennes et des citoyens seront au cœur de toutes les décisions à venir.

Les recommandations des experts qui ont réalisé les documents de référence soumis à la commission devront nécessairement être reprises en fonction du recentrage de la vision de la Ville.

Autant que faire se peut, le raccordement des milieux naturels de Namur-Hippodrome aux écoterritoires et corridors de biodiversité situés à proximité devient l'un des premiers gestes à poser en concordance avec l'intention, déjà formulée par la Ville, de conserver et de mettre en valeur les milieux naturels du site et de créer un quartier vert. La révision des actions à mettre en place pour soutenir les cinq principes annoncés, l'évaluation des sources polluantes et l'adoption de mesures d'atténuation, la détermination de la taille et de l'aménagement du viaire et des espaces publics au regard des modes de déplacement, doivent prendre en compte la volonté de contribuer à la santé de la nature et des personnes.

À la lumière des contributions de participants, la commission demande à la Ville d'évaluer l'ensemble des interventions à venir en fonction de ce critère.

L'inhospitalité du milieu d'insertion, la congestion routière, le raccord des axes Cavendish et Jean-Talon Ouest, les importantes sources de pollution, la quasi-absence d'espaces verts et d'équipements scolaires, récréatifs, sportifs, communautaires, culturels et de santé, influenceront la capacité réelle du projet Namur-Hippodrome à atteindre ses objectifs. La construction de milliers de nouveaux logements à proximité et la requalification pressentie du parc industriel de Mont-Royal, adjacent au projet, ont aussi retenu l'attention de la commission. Namur-Hippodrome n'est pas un microcosme isolé et protégé. La commission invite la Ville, au-

delà des mesures pour améliorer la mobilité active et collective, à mettre en place un ensemble d'actions écoresponsables pour atténuer la pression qu'imposera le milieu d'insertion sur le projet.

La Ville et tous les participants s'entendent sur la nécessité de transformer la mobilité dans le secteur Namur-De la Savane, déjà fortement congestionné, et que de nouveaux projets risquent d'affecter davantage. Les participants issus de ce secteur élargi ont principalement souhaité attirer le regard de la commission sur les questions de mobilité. Le désenclavement attendu doit passer par le déploiement d'un réseau de transport collectif interconnecté et structurant.

Les citoyens et les groupes communautaires ont insisté sur la nécessité de construire rapidement 2 500 logements sociaux, tout en faisant une grande place aux familles. Afin de prévenir l'éco-gentrification, la commission retient la nécessité d'une offre de logements abordables pérenne. La promotion et l'accompagnement des groupes communautaires qui pourraient favoriser la mise en place de réseaux relationnels inclusifs et solidaires, notamment par l'économie sociale, participeront également à la résilience du quartier.

Plusieurs participants s'inquiètent des coûts directs générés par l'imposition de règles d'aménagement et de construction écoresponsables dans le quartier Namur-Hippodrome et ses abords, et de leurs impacts sur les coûts de construction, sur les densités du projet, et sur la capacité de construire des logements sociaux et abordables.

Divers éléments liés à l'identité et à la qualité de vie du quartier ont été promus, tels que la définition d'un langage architectural et paysager authentique, la valorisation des perspectives sur le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph, et l'utilisation de l'agriculture urbaine comme vecteur de la santé des personnes, par le biais de la socialisation, de l'inclusion et de l'emploi.

La commission acquiesce à la demande de nombreux participants d'adopter des règles de gouvernance élargie qui permettront à tous les acteurs du milieu de participer à la réflexion, à la planification et aux décisions de construction du projet urbain.

Il devient donc impératif que, dans les étapes devant mener à la planification du site, la Ville définisse rapidement les modalités qui soutiendront une gouvernance éclairée du projet, de sa conception à sa réalisation, qu'elle rende publics les coûts totaux sur le cycle de vie pour l'ensemble des composantes du projet, entende la demande importante de logements sociaux, et apporte un soutien à l'établissement de logements abordables pérennes, principalement pour les familles.

La commission est convaincue de la pertinence d'un accompagnement et d'un soutien financier conséquent, qui pourraient être dévolus aux groupes communautaires intéressés pour accueillir la population, l'informer et la mobiliser. L'adoption d'une charte permettrait d'assurer la

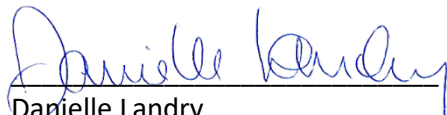
pérennité des principes soutenus, favorisant ainsi la santé des personnes et de la nature dans le projet Namur-Hippodrome, tout au long de sa vie utile.

Finalement, le processus de planification et la construction du projet Namur-Hippodrome doivent se nourrir de toute la science et de l'art d'aménager les villes, qui progressent rapidement, et être accompagnés de la meilleure expertise possible afin d'établir le cadre de vie exemplaire souhaité, phare de toutes les interventions urbaines à venir à Montréal.

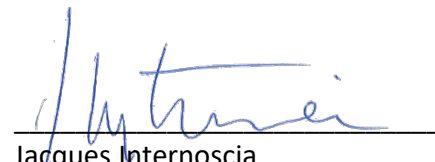
Fait à Montréal, le 17 septembre 2020.



Bruno Bergeron
Présidente de commission



Danielle Landry
Commissaire



Jacques Internoscia
Commissaire



Annexe 1 – Les renseignements relatifs au mandat

Le mandat

Le 2 octobre 2019, le comité exécutif de la Ville de Montréal confiait à l'Office de consultation publique le mandat de tenir une consultation publique sur la vision et les principes de mise en valeur du quartier Namur-Hippodrome. Le quartier projeté résultera de la requalification du site de l'ancien hippodrome et des abords de la station de métro Namur.

La consultation publique

L'étape de communication et de mobilisation a débuté en novembre 2019. Elle comprenait le lancement de la page web de la consultation sur le site Internet de l'OCPM, l'annonce de la consultation sur les divers réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram), l'envoi des infolettres aux personnes et groupes abonnés, et la distribution de dépliants dans les environs du site Namur-Hippodrome.

La commission a tenu une séance d'information le 20 novembre 2019 à l'hôtel Ruby Foo's, dans le quartier Côte-des-Neiges. Deux ateliers de concertation sur invitation ont ensuite été organisés dans les locaux de l'Office, à savoir le 3 décembre 2019 sur le thème des activités économiques et commerciales, et le 4 décembre 2019 sur la mobilité et la connectivité.

Le 23 janvier 2020, l'Office a convié la population au forum citoyen « *Quartier innovant et durable* », afin de nourrir et de stimuler la réflexion collective sur la vision et les principes mis au jeu par la Ville de Montréal. Le forum comprenait des conférences, des panels de discussion, et trois ateliers créatifs sur les thèmes de l'innovation, de la mobilité à l'intérieur du quartier et de l'aménagement du futur milieu de vie. Les détails de ces activités sont accessibles à partir du site web de l'OCPM.

Entre le 19 novembre 2019 et le 19 février 2020, les citoyens ont pu remplir un questionnaire afin de s'exprimer sur les principes de mise en valeur proposés par la Ville pour le quartier Namur-Hippodrome. Au cours de cette même période, une série de questions ouvertes regroupées en six thématiques a permis aux participants de s'exprimer en ligne sur les sujets suivants : quartier vert, milieu de vie, mobilité, espaces verts, identité et autres.

La démarche de consultation s'est terminée par la tenue de quatre séances d'audition des opinions les 13, 14 et 17 février 2020. Les séances des 13 et 14 février ont eu lieu aux bureaux de l'OCPM, tandis que celles du 17 février ont eu lieu à l'hôtel Ruby Foo's.

La commission et son équipe

Bruno Bergeron, président de la commission

Danielle Landry, commissaire

Jacques Internoscia, commissaire

Marc-André Lapointe, analyste

Élise Naud, analyste senior

L'équipe de l'OCPM

Abdelmadjid Bourada, préposé à l'accueil

Brunelle-Amélie Bourque, chargée de logistique et communications

Louis-Alexandre Casal, webmestre

Luc Doray, secrétaire général

Élisabeth Doyon, designer multimédia

Guy Grenier, coordonnateur de démarches participatives

Laurent Maurice Lafontant, agent administratif

Lizon Levesque, adjointe administrative

Dominique Ollivier, présidente

Anik Pouliot, directrice des communications

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Henri Vézina, préposé à l'accueil

Pour la direction de l'urbanisme de la Ville de Montréal

Karim Charef, conseiller en aménagement – chef d'équipe, Division de l'aménagement et du design urbain

Maude Ladouceur, conseillère en aménagement – Division de l'aménagement et du design urbain

Martin Bégin, architecte – Division de l'aménagement et du design urbain

Pour le Service de l'habitation de la Ville de Montréal

Daniel Legault, conseiller en aménagement – Division de la planification et du développement résidentiel

Pour la direction de la mobilité de la Ville de Montréal

Jean-Philippe Desmarais, ingénieur – chef d'équipe, Transport et circulation

Emmanuel Le Colletter, chargé de projet

Pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce

Lucie Bédard – directrice, Aménagement urbain et service aux entreprises

Nicolas Lavoie, conseiller en aménagement

Participants à la séance d'information du 20 novembre 2019 (par ordre d'inscription)

Muriel Sabbag

Michael Shafter

Sharon Freedman

Oren Sebag
Ron Rayside
Darby MacDonald
Derek Roberson
Laura Charpentier
Adam Partington
Maude Landreville
Youssef Benzouile
Vincent Robert-Huot
Ève Torres
Edy Laraque
Louise Constantin
Claude Dumont
Paule Légaré
Harold Forester
Martine Anglade
Kenny Harrouche
Jennifer Auchinleck
Xavier Santerre
Kim Paul
Andreas Dimakopoulos
Kevin Copps
Christian Fonta
Tu Anh
Francis Lapierre

La liste des citoyens et organismes qui ont soumis une opinion écrite avec ou sans présentation orale apparaît à l'annexe 2 sous les rubriques 8 et 9.



Annexe 2 – Le dossier de documentation

- 1. Procédure et objet du mandat**
 - 1.1 Sommaire décisionnel
 - 1.2 Recommandation
 - 1.3 Pièce jointe au dossier
 - 1.3.1 Quartier Namur-Hippodrome – document d’information (voir 3.1)
 - 1.4 Résolution CE 19 1519

- 2. Démarche de consultation**
 - 2.1 Dépliant (English version)

- 3. Documentation déposée par la Ville de Montréal**
 - 3.1 Quartier Namur-Hippodrome – document d’information – octobre 2019
 - 3.1.1 Synthèse - novembre 2019 (English version)
 - 3.2 Démarche participative sur l’avenir du site de l’ancien hippodrome – 2012-2013
 - 3.3 Fiche TOD – Namur - CMM
 - 3.3.1 Démarche TOD-Namur – 2015
 - 3.4 Consultation publique sur les impacts du projet Royalmount – 2018
 - 3.5 Groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De la Savane – 2019
 - 3.6 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 – 2018
 - 3.7 Étude sur la caractérisation fonctionnelle et paysagère des lieux publics – 2018
 - 3.8 Recherche documentaire de précédents en matière d’aménagement de quartiers durables – 2019
 - 3.9 Étude sur les besoins et solutions en matière de déplacements actifs aux abords de Namur et franchissement de l’autoroute Décarie – 2019
 - 3.10 La faisabilité technique et financière de l’implantation d’un système urbain de chauffage et de climatisation ainsi que le portrait des besoins énergétiques futurs dans le secteur – 2016
 - 3.11 Étude et recommandations acoustiques et vibratoires pour le secteur Namur-de-la-Savane à Montréal- Assistance au Schéma d’aménagement – 2015
 - 3.12 Évaluation de préfaisabilité technique et financière des hypothèses de requalification de l’autoroute Décarie dans le secteur Namur-De la Savane – 2015
 - 3.13 Gestion des eaux sur le site de l’ancien hippodrome de Montréal (secteur Namur-De la Savane) et réhabilitation du bassin versant Saint-Pierre – 2015
 - 3.14 Étude de positionnement économique du secteur Namur-De la Savane – 2014
 - 3.15 Recherche documentaire préalable à l’évaluation patrimoniale du site de l’ancien hippodrome de Montréal - 2014
 - 3.16 Acte de cession du site de l’ancien hippodrome qui lie la Ville de Montréal au gouvernement du Québec
 - 3.17 Présentation de la Ville de Montréal lors de la séance d’information du 20 novembre 2019
 - 3.18 Recherche documentaire de précédents en matière de composition urbaine des équipements publics – décembre 2019 – Rapport synthèse

4. Documents de référence et liens utiles

- 4.1 Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal
- 4.2 Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
- 4.3 Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal
 - 4.3.1 Chapitre de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
- 4.4 Plan de développement durable de la Ville de Montréal 2016-2020
- 4.5 Plan local de développement durable 2019-2022 de l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce
- 4.6 Plan de transport de la Ville de Montréal (2008)
- 4.7 Charte du piéton de la Ville de Montréal (2006)
- 4.8 Communiqué du Canadien Pacifique concernant l'aménagement d'un nouveau terminal de transport et de distribution de marchandise à Côte-Saint-Luc – novembre 2019
- 4.9 Communiqué des arrondissements de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, de Saint-Laurent, de la Ville de Côte Saint-Luc et de la Ville de Mont-Royal : Les maires s'unissent autour de solutions de transport collectif pour le boul. Décarie alors que le réaménagement du secteur se poursuit – 17 février 2020 (English version)
- 4.10 Exemples de gouvernance déposés par la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges
 - 4.10.1 À nous la Malting!
 - 4.10.2 Cultivating a governance model for a community land trust in Parkdale
 - 4.10.3 Logement social et abordable – Inspirations d'ailleurs pour agir ici – CDC-CDN
 - 4.10.4 Plan stratégique de quartier – Côte-des-Neiges 2018-2023 – CDC-CDN
 - 4.10.5 Site Louvain Est : une démarche citoyenne – Comité de pilotage Site Louvain Est
 - 4.10.6 Développement du site Louvain Est – Rapport de consultation – janvier 2020
 - 4.10.7 Francon, cœur de notre quartier – Vivre Saint-Michel en santé

5. Travaux de la commission

- 5.1 Compte-rendu de la rencontre préparatoire avec la Ville de Montréal
- 5.2 Questions des participants - séance d'information du 20 novembre 2019
 - 5.2.1 Réponses de la Ville de Montréal aux questions des participants – 6 décembre 2019
- 5.3 Atelier de concertation sur les activités économiques et commerciales du secteur – 3 décembre
 - 5.3.1 Présentation de la Ville de Montréal
 - 5.3.2 Compte-rendu de l'atelier
- 5.4 Atelier de concertation sur la mobilité et la connectivité – 4 décembre
 - 5.4.1 Présentation de la Ville de Montréal
 - 5.4.2 Compte-rendu de l'atelier
- 5.5 Questions de la commission - 5 mars 2020
 - 5.5.1 Réponses de la Ville de Montréal - 10 mars 2020
- 5.6 Synthèse du questionnaire en ligne
 - 5.6.1 Données brutes en format CSV
 - 5.6.1.1 Entêtes
 - 5.6.1.2 Réponses

6. Transcription et webdiffusion

- 6.1 Transcription de la séance d'information du 20 novembre 2019
 - 6.1.1 Webdiffusion de la séance d'information du 20 novembre 2019
- 6.2 Transcription de la séance d'audition des opinions du 13 février 2020
- 6.3 Transcription de la séance d'audition des opinions du 14 février 2020
- 6.4 Transcription de la séance d'audition des opinions du 17 février 2020 en après-midi
- 6.5 Transcription de la séance d'audition des opinions du 17 février 2020 en soirée

7. Forum public

- 7.1 Qu'est-ce qu'un quartier durable? Concepts, défis et opportunités – après-midi
 - 7.1.1 Mot d'ouverture – Dominique Ollivier, présidente de l'OCPM (English version)
 - 7.1.2 Karine Gessner, Directrice Habitat et Politique de la Ville de Bordeaux Métropole (English version)
 - 7.1.2.1 Webdiffusion
 - 7.1.2.2 Transcription
 - 7.1.3 Panel 1: Qu'est-ce qu'un écoquartier? Qu'est-ce qu'on entend par carboneutralité? Quels apprentissages peut-on tirer des expériences existantes et comment envisager l'avenir?
 - 7.1.3.1 Présentation de Jean-François Lefebvre, corédacteur de « *Imagine Lachine Est* » (English version)
 - 7.1.3.2 Présentation de Richard Morin, professeur associé à la retraite, UQAM (English version)
 - 7.1.3.3 Christian Yaccarini, président et chef de la direction de la Société de développement Angus (English version)
 - 7.1.3.4 Webdiffusion
 - 7.1.3.5 Transcription
 - 7.1.4 Panel 2 : Défis et opportunités en habitation
 - 7.1.4.1 Laurence Vincent, coprésidente, Le groupe Prével (English version)
 - 7.1.4.2 Guy Favreau, architecte PA LEED, Aedifica (English version)
 - 7.1.4.3 Jean-Pascal Beaudouin, coordonnateur de la charge de projets, Bâtir son quartier (English version)
 - 7.1.4.4 Webdiffusion
 - 7.1.4.5 Transcription
 - 7.1.5 Gérard Beudet, professeur titulaire, Faculté de l'aménagement, UdeM (English version)
 - 7.1.5.1 Webdiffusion
 - 7.1.5.2 Transcription
- 7.2 Portes ouvertes : Venez discuter avec les exposants!
 - 7.2.1 Transdev
 - 7.2.1.1 Affiches
 - 7.2.2 Corporation de développement communautaire de Côte-des Neiges
- 7.3 Brassons nos idées! - soirée
 - 7.3.1 Maude Marquis-Bissonnette, conseillère municipale, Ville de Gatineau
 - 7.3.2 Victor Char, conseiller en mobilité urbaine, Jalon Montréal (English version)
 - 7.3.3 Louis Mazerolle, urbaniste chargé de projet, L'Atelier urbain (English version)
 - 7.3.4 Webdiffusion
 - 7.3.5 Transcription
 - 7.3.6 Ateliers créatifs

- 7.3.6.1 Compte-rendu de l'atelier sur les innovations
- 7.3.6.2 Compte-rendu de l'atelier sur la mobilité à l'intérieur du quartier
- 7.3.6.3 Compte-rendu de l'atelier sur l'aménagement du futur milieu de vie

8. Opinions déposées à la commission

- 8.1 John Bradley
- 8.2 Commission scolaire de Montréal (CSDM)
 - 8.2.1 Présentation
 - 8.2.2 Transcription
- 8.3 Ariane Cimon-Fortier
 - 8.3.1 Transcription
- 8.4 Joël Coppieters
 - 8.4.1 Présentation
 - 8.4.2 Transcription
- 8.5 Femmes du monde à Côte-des-Neiges
 - 8.5.1 Transcription
- 8.6 ALTO 2 / Momentum Consultants en transport
 - 8.6.1 Présentation
 - 8.6.2 Transcription
- 8.7 Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FECHIMM)
 - 8.7.1 Complément d'information
 - 8.7.2 Transcription
- 8.8 CDC de Côte-des-Neiges + Rayside Labossière
 - 8.8.1 Présentation
 - 8.8.1.1 Transcription
 - 8.8.2 Présentation
 - 8.8.2.1 Document déposé
 - 8.8.2.2 Transcription
- 8.9 Les Pantouflards
 - 8.9.1 Transcription
- 8.10 Atelier habitation Montréal
 - 8.10.1 Présentation
 - 8.10.2 Transcription
- 8.11 Projet Genèse
 - 8.11.1 Transcription
- 8.12 Atelier Robitaille Thiffault
 - 8.12.1 Présentation
 - 8.12.2 Transcription
- 8.13 Oroboro
 - 8.13.1 Présentation
 - 8.13.2 Transcription
- 8.14 Bâtir son quartier
 - 8.14.1 Transcription
- 8.15 Groupe CDH
 - 8.15.1 Transcription

- 8.16 Centre d'écologie urbaine de Montréal et Coalition québécoise sur la problématique du poids
 - 8.16.1 Présentation
 - 8.16.2 Transcription
- 8.17 Carbonleo
 - 8.17.1 Présentation
 - 8.17.2 Transcription
- 8.18 Lisa Dick
 - 8.18.1 Transcription
- 8.19 Ville de Côte Saint-Luc
 - 8.19.1 Présentation
 - 8.19.2 Transcription
- 8.20 Conseil régional de l'environnement de Montréal
 - 8.20.1 Présentation
 - 8.20.2 Complément d'information
 - 8.20.3 Transcription
- 8.21 Jalon MTL
 - 8.21.1 Présentation
 - 8.21.2 Transcription
- 8.22 Chambre de commerce du Montréal métropolitain
 - 8.22.1 Transcription
- 8.23 Robert Libman
 - 8.23.1 Présentation
 - 8.23.2 Transcription
- 8.24 Ordre des architectes du Québec et Ordre des urbanistes du Québec
 - 8.24.1 Transcription
- 8.25 Imagine Lachine-Est et Coalition Climat
 - 8.25.1 Transcription
- 8.26 Francis Lapierre
 - 8.26.1 Transcription
- 8.27 Institut de développement urbain – IDU
 - 8.27.1 Transcription
- 8.28 John Dohan
 - 8.28.1 Présentation
 - 8.28.2 Fiche concept
 - 8.28.3 Transcription
- 8.29 Fatou Dukuray
- 8.30 Rosette Elkeslassi
- 8.31 Arnold Laforest
- 8.32 Diane Sicotte
- 8.33 Infologis de l'est de l'île de Montréal
- 8.34 Fédération des OSBL d'habitation de Montréal (FOHM)
- 8.35 Claude Talbot
- 8.36 P.O.P.I.R.– Comité logement
- 8.37 Le Comité de défense des droits sociaux de la Fédération CJA
- 8.38 Agence Ometz
- 8.39 Table régionale des organismes volontaires d'éducation populaire (TROVEP) de Montréal
- 8.40 Ex aequo

- 8.41 Front d'action populaire en réaménagement urbain
- 8.42 Comité d'action des citoyen.ne.s de Verdun
- 8.43 Comité logement de Montréal-Nord
- 8.44 Comité BAILS
- 8.45 Regroupement des organismes du Montréal ethnique pour le logement (ROMEL)
 - 8.45.1 Transcription
- 8.46 Le YM-YWHA
- 8.47 Carrefour Jeunesse-Emploi Côte-des-Neiges, Ville Mont-Royal, Outremont
- 8.48 Comité logement du Plateau Mont-Royal
- 8.49 Centre Juif Cummings pour aînés
- 8.50 Jean-Philippe Fortin
- 8.51 Sydney Cherry
- 8.52 Baobab Familial
- 8.53 ALAC – Alliance pour l'accueil et l'intégration des personnes immigrantes
- 8.54 Collectif Notre 15/40
- 8.55 Grégory Taillon
- 8.56 Club Ami
- 8.57 Groupe Sélection
- 8.58 Centre intégré universitaire de santé et services sociaux du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal (CIUSSS COMTL)
- 8.59 Société de verdissement du Montréal
- 8.60 Jean-Michel Dion
- 8.61 Pierre Marcoux
 - 8.61.1 Diaporama
- 8.62 Organisation d'éducation et d'information logement de Côte-des-Neiges
- 8.63 Centre communautaire Mountain Sights
- 8.64 Joanna Avantis
- 8.65 CERC / IDEAS-BE
 - 8.65.1 Présentation
 - 8.65.2 Transcription
- 8.66 Alexandre Campeau-Vallée
 - 8.66.1 Présentation
 - 8.66.2 Transcription
- 8.67 Antoine Beauvais
 - 8.67.1 Présentation
 - 8.67.2 Transcription
- 8.68 Kurt John
 - 8.68.1 Présentation
 - 8.68.2 Transcription
- 8.69 Association des piétons et cyclistes de NDG
 - 8.69.1 Présentation
 - 8.69.2 Transcription
- 8.70 Maude Chanel
 - 8.70.1 Transcription
- 8.71 Susan Fitch
 - 8.71.1 Transcription
- 8.72 Derek Robertson
 - 8.72.1 Transcription

- 8.73 Nalawattagee Pinto
 - 8.73.1 Transcription
- 8.74 Francine Kaplovitch
- 8.75 Association québécoise des médecins pour l'environnement
- 8.76 Larry Terry

9. Opinions présentées en ligne

- 9.1 Quartier vert
- 9.2 Milieu de vie
- 9.3 Mobilité
- 9.4 Espaces verts
- 9.5 Identité
- 9.6 Autres
- 9.7 English



Annexe 3 – Les recommandations

Recommandation #1

La commission recommande à la Ville d'assurer un lien étroit entre les instances qui mèneront une veille sur les impacts de la pandémie sur le « vivre la ville » et les parties prenantes qui participeront à la planification et à la mise en œuvre du quartier Namur-Hippodrome.

Recommandation #2

La commission recommande à la Ville de placer explicitement la santé de la nature et la santé des personnes dans son énoncé de vision, dans l'optique de favoriser la résilience face aux changements climatiques et à des événements tels que la pandémie du coronavirus.

Recommandation #3

La commission recommande à la Ville d'appliquer au secteur Namur-De la Savane les règles d'aménagement écoresponsables imposées dans le quartier Namur-Hippodrome, pour ne pas mettre en péril l'atteinte des objectifs visés.

Recommandation #4

La commission recommande à la Ville de retenir l'expertise qui a été développée dans des projets phares équivalents et qu'elle s'associe aux chaires de recherche et groupes experts.

Recommandation #5

La commission recommande à la Ville d'établir le portrait des différentes sources de pollution auxquelles le site Namur-Hippodrome est exposé dans son environnement immédiat, tels le bruit, les vibrations, les gaz à effet de serre, les poussières fines, et les îlots de chaleur, d'en publier les résultats, d'identifier les cibles à atteindre pour atténuer les sources de pollution, de publier les correctifs qu'elle entend apporter ainsi que leurs résultats tout au long de l'évolution du projet.

Recommandation #6

La commission recommande à la Ville d'identifier les cibles à atteindre pour la création d'un quartier à faible empreinte écologique et carboneutre, notamment sur le plan de la gestion énergétique, de la gestion des eaux grises et pluviales, et de la gestion des matières résiduelles, et de publier les correctifs qu'elle entend apporter et leurs résultats tout au long de l'évolution du projet.

Recommandation #7

La commission recommande à la Ville d'établir et de rendre public le coût total sur le cycle de vie des composantes écoresponsables du projet Namur-Hippodrome, de même que son impact sur l'abordabilité des logements sociaux, communautaires et privés et des locaux commerciaux et de services.

Recommandation #8

La commission recommande à la Ville de réaliser des études fines en vue de permettre la valorisation des milieux naturels existants dans Namur-Hippodrome et d'asseoir le milieu urbain à construire sur une trame naturelle verte et bleue en santé.

Recommandation #9

La commission recommande à la Ville de poursuivre toutes démarches qui permettront d'évaluer le bien-fondé et la faisabilité des ouvrages à mettre en place pour relier les milieux naturels du quartier Namur-Hippodrome à l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques et au corridor écologique Darlington, et possiblement rejoindre l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau Bertrand.

Recommandation #10

La commission recommande de définir l'identité architecturale du quartier sur la base des exigences d'écoconstruction et de verdissement requises par l'adaptation aux changements climatiques.

Recommandation #11

La commission recommande à la Ville d'établir une programmation de commerces et de services de proximité afin de connaître dès le départ les superficies requises pour desservir la population estimée de résidents et de travailleurs du secteur, et d'envisager que certaines superficies commerciales puissent être de propriété municipale ou communautaire, dont la gestion pourrait être confiée à des organismes d'économie sociale ou à des OBNL.

Recommandation #12

La commission recommande à la Ville d'amorcer une réflexion avec les propriétaires des immeubles situés aux abords de la station de métro Namur et longeant les voies de desserte de l'autoroute Décarie, afin de définir conjointement les balises de requalification et d'intensification de l'occupation du sol souhaitée par les parties, en conformité aux cinq principes d'aménagement proposés.

Recommandation #13

La commission recommande à la Ville de s'appuyer sur l'expertise développée dans des projets apparentés pour localiser et planifier la desserte des équipements sportifs, récréatifs, communautaires, scolaires, culturels et sanitaires de proximité dans le quartier Namur-Hippodrome, en accord avec la volonté d'offrir un milieu de vie complet centré sur le transport actif.

Recommandation #14

La commission recommande à la Ville d'établir, dès la première phase de développement du quartier, un complexe communautaire mutualisé répondant aux besoins à court terme des résidents, tout en réservant les terrains pour accueillir des équipements collectifs mutualisés dans les phases ultérieures du projet.

Recommandation #15

La commission recommande à la Ville de penser la forme urbaine et les aménagements extérieurs de manière à préserver les avantages des quartiers montréalais ayant déjà fait leurs preuves sur le plan de la qualité de vie, à atténuer les effets de hauteur, agrémenter les parcours et favoriser le confort des usagers en toute saison, en particulier lors de températures extrêmes.

Recommandation #16

La commission recommande à la Ville de concevoir les espaces publics et les parcours y conduisant de façon inclusive, afin qu'ils répondent aux conditions posées par l'accessibilité universelle, le « test des enfants », ainsi que l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle.

Recommandation #17

La commission recommande à la Ville de réserver, dès la première phase du projet, les terrains voués aux logements sociaux et abordables subventionnés sur le terrain de l'ancien hippodrome, en concordance avec sa volonté de dépasser les cibles prévues au projet de Règlement pour une métropole mixte.

Recommandation #18

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses efforts de représentation auprès des instances gouvernementales afin de contribuer à l'accélération de la prise de décision qui aura un impact important sur les délais de livraison des logements sociaux et abordables, et d'identifier rapidement les terrains qui leur seront attribués.

Recommandation #19

La commission recommande à la Ville de poursuivre toutes démarches auprès de tous les partenaires visés⁴⁴² afin qu'ils contribuent à réduire de façon significative la congestion routière endémique qui affecte le secteur Namur-De la Savane, et que l'ajout estimé de 200 000 nouveaux déplacements quotidiens pourrait encore aggraver. La mise en place de mesures incitant à privilégier l'usage des transports actif et collectif, ainsi que l'allègement des temps de transport pour les entreprises et les commerces du secteur, doivent figurer au premier plan des préoccupations de tous.

⁴⁴² Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, doc. 3.5, p. 9

Recommandation #20

La commission recommande à la Ville d'aménager le raccord du boulevard Cavendish à la rue Jean-Talon Ouest en adoptant des mesures d'apaisement pour évacuer tout transit menaçant la sécurité de ses résidents, la quiétude du quartier et l'intégrité des milieux naturels.

Recommandation #21

La commission recommande à la Ville de mettre en place un réseau intégré de mobilité active dans le quartier et s'assurer que les infrastructures et l'aménagement de ce réseau respecteront les normes les plus strictes d'accessibilité universelle.

Recommandation #22

La commission recommande à la Ville de procéder, à l'aide de matériaux légers et durables, au recouvrement de l'autoroute Décarie entre la rue Jean-Talon Ouest et l'avenue Royalmount, afin d'y réaliser un espace accueillant, sécuritaire et verdoyant, propre à l'établissement d'un hub de mobilité, et de promouvoir la requalification urbaine des terrains sous-utilisés de part et d'autre des voies de desserte du boulevard Décarie.

Recommandation #23

La commission recommande à la Ville de considérer la construction d'un édicule pourvu d'ascenseur à l'ouest du boulevard Décarie, afin d'assurer un lien sécuritaire et universellement accessible à la station de métro Namur, et de doter l'édicule situé à l'est d'un ascenseur.

Recommandation #24

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses démarches auprès des instances concernées afin de mettre en place un plan de transport collectif interconnecté répondant aux besoins des résidents et usagers du secteur Namur-De la Savane. La commission recommande de mettre à jour les éléments de son plan de transport ayant trait au lien entre le centre-ville et Côte-des-Neiges, notamment l'implantation d'une desserte de tramway jusqu'à la station de métro Namur.

Recommandation #25

La commission recommande à la Ville d'assurer un service de transport collectif efficace entre le quartier Namur-Hippodrome et la station de métro Namur, dès la première phase d'occupation du quartier.

Recommandation #26

La commission recommande à la Ville de poursuivre ses représentations auprès de l'ARTM afin qu'elle prenne en compte l'augmentation des déplacements dans le secteur Namur-De la Savane pour évaluer la faisabilité d'implanter une gare de train à l'intersection de la ligne du CP et de la rue Clanranald.

Recommandation #27

La commission recommande à la Ville d'établir, avec l'ensemble des acteurs concernés, un réseau de mobilité active intégré et structurant pour tout le secteur entourant le quartier Namur-Hippodrome, afin d'assurer sa connectivité avec les divers points d'intérêt, les services et les lieux d'emplois. Ce réseau de mobilité active devra s'arrimer à la création d'un quartier inscrit dans la nature et privilégiant les circulations douces.

Recommandation #28

La commission recommande à la Ville de réaliser une planification intégrée du stationnement, qui tiendra compte des besoins des familles et des personnes à mobilité réduite, et s'arrimera à la volonté municipale de limiter l'usage de l'automobile solo, de promouvoir l'offre d'autopartage et de concentrer les cases de stationnement à l'intérieur des immeubles. Que les aires de stationnement pour les visiteurs et les livraisons, les aires de chargement et de déchargement, soient conçues pour un viaire accueillant des zones végétalisées, une circulation piétonne paisible et sécuritaire, ainsi que l'usage du vélo et ses aires de dépôts.

Recommandation #29

La commission recommande à la Ville de limiter le transport pour fins de livraison, de cueillette des résidus et de déneigement, aux seuls véhicules en phase avec l'objectif de réduction de l'indice carbone. Elle recommande également que la livraison des marchandises par vélo-cargo soit évaluée pour le quartier Namur-Hippodrome et possiblement à l'échelle du secteur élargi.

Recommandation #30

La commission recommande à la Ville de réclamer auprès des autorités responsables de la planification des déplacements en transport en commun et actif, la mise en place d'une formule intégrée de cocktail transport et d'en faire la promotion.

Recommandation #31

La commission recommande à la Ville de considérer la création d'un réservoir de biodiversité sur le site de Namur-Hippodrome pour répondre aux besoins d'une nature en santé et à la gestion écoresponsable des eaux de ruissellement.

Recommandation #32

La commission recommande à la Ville d'établir, dès la première phase de la planification, les cibles à atteindre pour l'établissement des espaces de biodiversité et autres milieux naturels, l'implantation d'équipements sportifs et récréatifs extérieurs, la pratique de l'agriculture urbaine et les activités liées à l'appropriation citoyenne.

Recommandation #33

La commission recommande à la Ville de miser sur le caractère unique que représentent les vues sur le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph pour marquer l'identité du lieu, et de rendre ces vues accessibles à tous les résidents et usagers du quartier.

Recommandation #34

La commission recommande à la Ville de placer l'agriculture urbaine au service de la résilience alimentaire et économique du quartier Namur-Hippodrome, et d'étudier la possibilité d'implanter un pôle dédié à la production maraîchère, à la transformation, à la distribution et à la consommation, qui pourrait être soutenu par des organismes d'économie sociale.

Recommandation #35

La commission recommande à la Ville d'identifier rapidement, avec la participation des intervenants locaux et une expertise professionnelle aguerrie, les modalités les plus efficaces pour soutenir l'engagement et la participation citoyenne adaptée aux différents sous-groupes de la communauté. Ces modalités devront inclure les ressources financières et techniques appropriées pour permettre l'adhésion des citoyens, des organismes et des groupes de ressources techniques aux principes d'aménagement mis de l'avant par la Ville, et pour assurer la pérennité du projet urbain.

Recommandation #36

La commission recommande à la Ville que, dès les premières étapes de mise en œuvre du projet, le volet communication des citoyens et groupes intéressés vers le décideur, et du décideur vers les citoyens et groupes intéressés, soit mis en place et soutenu afin d'assurer la compréhension des particularités du projet, l'implication citoyenne attendue, la préservation de la mémoire ainsi que la pérennité du projet.

Recommandation #37

La commission recommande à la Ville de consigner les objectifs du quartier axé sur la santé de la nature et des personnes au sein d'une charte, soumise à l'adhésion des parties prenantes et engageant les acteurs pour toute la durée de mise en œuvre du projet.

Recommandation #38

La commission recommande à la Ville de soutenir le développement de la vie communautaire dans le quartier Namur-Hippodrome par l'établissement d'un comité de pilotage doté d'un mandat et de ressources qui lui permettront d'informer, de soutenir, d'animer et de former l'ensemble des parties prenantes aux principes et valeurs qui sous-tendent le projet Namur-Hippodrome. La mise en place d'une maison de projet permettrait de donner un ancrage solide aux valeurs du projet et de contribuer à sa pérennité.

Recommandation #39

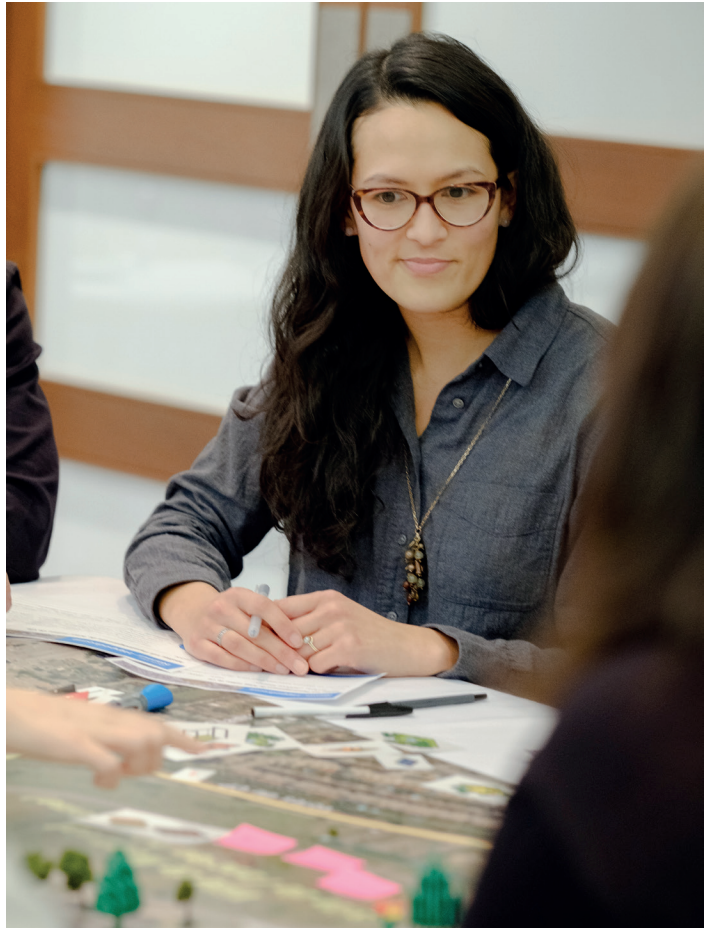
La commission recommande à la Ville de mettre en application les différentes mesures qui permettront de consolider les usages transitoires pour « habiter » le site, de créer un sentiment de sécurité, et de favoriser des projets d'implication communautaire et de participation sociale, tout au long du processus de construction.

Recommandation #40

La commission recommande à la Ville d'établir l'ensemble des coûts associés aux différents objets de la mise en œuvre du projet Namur-Hippodrome, et d'en saisir les gouvernements supérieurs afin qu'ils contribuent à la mise en œuvre et à la réussite de ce grand projet urbain.

Recommandation #41

La commission recommande à la Ville la vigilance dans toute démarche de modification du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, visant à autoriser l'usage « habitation » comme usage supplémentaire dans l'aire d'affectation industrielle du parc industriel de la Ville de Mont-Royal, adjacente au projet Namur-Hippodrome; que des représentations soient faites auprès de l'agglomération de Montréal et du gouvernement du Québec afin que toute modification soit assujettie, le cas échéant, à des conditions de planification strictes visant l'atteinte de la carboneutralité, de la transition écologique et de la mobilité durable.



LA MISSION

L'OCPM a été créé tout spécialement pour que certaines consultations publiques soient menées par une entité neutre et indépendante. Les rapports de consultation de l'OCPM incluent toujours une analyse des préoccupations de la communauté ainsi que des recommandations spécifiques pour guider les décisions des élus.

Suivez l'OCPM sur...

