

Consultation publique sur le
quartier Namur-Hippodrome

Plaidoyer pour un quartier innovant porté par un leadership fort

Mémoire conjoint
de l'Ordre des urbanistes du Québec
et de l'Ordre des architectes du Québec remis à
l'Office de consultation publique de Montréal

Février 2020



ORDRE DES
ARCHITECTES
DU QUÉBEC



Ordre des
Urbanistes du
Québec

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'OUQ ET DE L'OAQ	3
L'OUQ	3
L'OAQ	3
MISE EN CONTEXTE	4
INTRODUCTION	5
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS	6
Gouvernance – <i>Créer un précédent</i>	6
Leviers financiers – <i>Poursuivre la réflexion</i>	7
Agenda montréalais – <i>Passer à l'action</i>	8
Planification – <i>Aller au-delà du zonage</i>	9
Équipements publics – <i>S'en servir pour structurer</i>	11
Projets municipaux – <i>Créer des destinations</i>	12
Pollution – <i>Prévoir des mesures d'atténuation</i>	13
Mobilité – <i>Briser les silos</i>	14
Pôles d'emplois et innovation – <i>L'occasion de créer des liens</i>	16
Habitation – <i>Demeurer à l'écoute des citoyens</i>	17
Bâtiment durable – <i>Assumer un leadership</i>	19
Identité – <i>S'appuyer sur la communauté</i>	20
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	22
CONCLUSION	25

PRÉSENTATION DE L'OUQ ET DE L'OAQ

L'OUQ

L'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) est le gardien et le promoteur de la compétence professionnelle en aménagement du territoire et en urbanisme. Créé en 1974, il s'assure que les compétences professionnelles des urbanistes répondent à un haut standard de qualité et que les urbanistes agissent selon les règles d'éthique professionnelle énoncées dans le Code de déontologie des urbanistes visant à garantir la protection du public.

Son registre compte plus de 1500 urbanistes et plus de 300 stagiaires en urbanisme. Ses membres interviennent à tous les niveaux de planification et de contrôle de l'aménagement du territoire et auprès de tous les types d'intervenants : ministères, municipalités régionales de comté, communauté métropolitaine, villes et municipalités, entreprises, promoteurs, citoyens et organismes communautaires, etc.

Le rôle de l'OUQ est de défendre l'intérêt public à travers la promotion d'un aménagement intégré et durable. Pour réaliser sa mission, il appuie son action sur des valeurs de respect, d'équité, de partage, de transparence et de proactivité. C'est d'ailleurs sur la base de ces valeurs que l'OUQ prend position sur des projets structurants en vue d'améliorer continuellement les bonnes pratiques urbanistiques afin qu'à terme tout le Québec puisse en bénéficier.

L'OAQ

L'Ordre des architectes du Québec (OAQ) contrôle l'accès à la profession d'architecte et en régleme l'exercice dans la province. Son registre compte plus de 4000 architectes et plus de 1200 stagiaires en architecture. Créé en 1974, l'Ordre veille à l'application des dispositions du Code des professions, de la Loi sur les architectes et de la réglementation qui en découle.

Dans une perspective de protection du public, l'OAQ s'est fixé comme but de devenir un leader incontournable en matière de valorisation de l'architecture et de la profession d'architecte et, à ce titre, intervient sur toutes les tribunes pertinentes afin d'agir sur le cours des événements et d'influer sur les orientations politiques et l'ensemble des enjeux qui touchent l'exercice de la profession et la qualité de l'environnement bâti.

Il s'efforce de rechercher constamment des solutions innovantes et efficaces afin de contribuer à l'amélioration de la pratique de l'architecture et de la qualité de l'environnement bâti. De plus, l'OAQ valorise chez ses membres l'acquisition et le maintien d'un haut niveau de compétence en vue de la réalisation d'un environnement bâti distinctif qui soit source de fierté et d'identité collective. En son sein et auprès de ses membres, il défend des valeurs d'altruisme, de coopération, d'ouverture et d'intégration harmonieuse des différences.

MISE EN CONTEXTE

Ce mémoire a été préparé conjointement par l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) et l'Ordre des architectes du Québec (OAQ) dans le contexte des consultations menées par l'Office de consultation publique de Montréal entre novembre 2019 et février 2020 au sujet du futur quartier Namur-Hippodrome que la Ville de Montréal entend implanter sur le site de l'ancien hippodrome Blue Bonnets.

Dans sa démarche de consultation, la Ville de Montréal a soumis la vision qu'elle a élaborée pour le futur quartier et qui se décline selon les cinq principes directeurs suivants :

1. Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté
2. Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles
3. La mobilité active et collective, assise d'un quartier ouvert sur la ville
4. Un réseau d'espaces verts et publics intégrés, à la base de l'organisation spatiale du quartier
5. Une identité du lieu renouvelée¹

¹ OCPM. *Quartier Namur-Hippodrome. Document d'information*, octobre 2019.

INTRODUCTION

L'OUQ et l'OAQ 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 projet.

Le fait que le terrain du futur quartier Namur-Hippodrome soit propriété de la Ville donne à celle-ci les coudées franches pour faire preuve de leadership en mettant de l'avant une vision intégrée qui fait place à des démarches novatrices dans plusieurs sphères liées à l'aménagement, qu'il s'agisse des outils de planification, de la gouvernance, des relations avec les différents partenaires, de la mobilité, de l'habitation ou du design.

Il faut toutefois procéder avec lucidité en tenant compte de l'historique du quartier Namur-De la Savane, dans lequel s'insère le secteur à l'étude, et dont le développement durant les décennies d'après-guerre a été axé sur les voies rapides et le transport ferroviaire. Le tout présente un fort contraste avec la vision proposée aujourd'hui. Il faut aussi rallier les parties prenantes que sont les villes et arrondissements limitrophes et leur population, le Canadien Pacifique, le ministère des Transports et les grands propriétaires des environs. Cela dit, ce n'est pas la première fois qu'une réflexion est menée autour de ce secteur, et il est bon de s'appuyer sur les expériences antérieures pour aller plus loin dans le contexte de la démarche actuelle.

Reconnaissant le travail déjà accompli par la Ville de Montréal dans ce dossier et mesurant bien les enjeux auxquels elle doit faire face, ce mémoire propose plusieurs pistes pour alimenter les réflexions quant aux actions à entreprendre et aux relations à établir.

Pour la petite histoire, l'OUQ et l'OAQ profitent de cette consultation pour inaugurer une nouvelle collaboration en présentant ce premier mémoire commun – qui pourrait bien ne pas être le dernier !

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

Gouvernance – *Créer un précédent*

Le désir d'exemplarité de la Ville de Montréal dans le cadre de la requalification du secteur Namur-Hippodrome est louable. Il nous paraît important d'insister sur les possibilités qu'une telle démarche révèle. Il s'agit en effet d'une occasion rare d'établir de nombreux précédents, notamment en matière de gouvernance et de partenariats qui pourront inspirer d'autres projets.

Qui plus est, cet exercice de requalification mené par la Ville de Montréal est l'occasion de mettre à profit les leçons tirées d'expériences passées. Certains projets menés au cours des dernières années ont en effet montré les écueils des mécanismes de gouvernance et de planification à l'échelle métropolitaine. On peut notamment penser au développement du quartier Griffintown², au tournant des années 2010, ou, plus récemment, au mégaprojet Royalmount³. Bien que très différents, ces deux projets de grande envergure ont démontré l'importance de réunir autour d'une même table toutes les parties prenantes, tant à l'étape de la planification et de l'élaboration des outils d'urbanisme qu'à celle de la mise en œuvre. En effet, les impacts de ces projets dépassent leurs frontières géographiques et se font sentir à l'échelle de la région métropolitaine. Un travail de collaboration est donc essentiel pour s'assurer ce que ces impacts soient positifs et se manifestent le plus harmonieusement possible.

Pour être exemplaire, la Ville de Montréal doit par conséquent 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. Ces derniers étant multiples, issus tant de la sphère publique que de la sphère privée, il faudra que l'administration municipale fasse preuve d'inventivité afin de renouveler ou, dans certains cas, de créer des interfaces d'échanges claires et efficaces. Il s'agit sans contredit d'un défi.

Ce travail est toutefois essentiel. D'autres secteurs en voie de requalification, tels l'est de Montréal, le secteur Bellechasse ou le quartier Lachine-Est, pourraient en effet bénéficier de ces nouveaux canaux de communication, notamment avec les transporteurs ferroviaires Canadien Pacifique (CP) et Canadien National (CN), avec lesquels la Ville a eu de la difficulté à trouver des terrains d'entente par le passé. On pourrait, par exemple, penser à la création d'un comité de liaison de la Ville de Montréal qui travaillerait en étroite collaboration avec les élus.

Un effort similaire pourrait être tenté à l'endroit des regroupements citoyens informels ou des groupes communautaires bien représentés, de même qu'auprès des instances locales déjà

² « Griffintown : il est urgent que la Ville reprenne le leadership du développement estime L'OCPM », communiqué de presse, 30 avril 2012 [en ligne], [<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/griffintown--il-est-urgent-que-la-ville-reprenne-le-leadership-du-developpement-estime-locpm-510125001.html>].

³ Florence Sara G. Ferraris, «Projet Royalmount : les écueils de la planification urbaine», *Le Devoir*, 28 janvier 2019 (en ligne) <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/546503/projet-royalmount-les-ecueils-de-la-planification>

existantes : table de concertation, défense des locataires, société d'histoire, comités de verdissement, etc. Ce projet offre en effet l'occasion de mettre sur pied des mécanismes d'inclusion et de suivi actifs tout au long de son déroulement, afin de veiller à la préservation de son acceptabilité sociale à chacune des étapes et de générer, dès le départ, un sentiment d'appartenance à ce quartier encore inexistant. On peut par exemple s'inspirer de l'organisme citoyen Forum Vauban, créé dans la foulée de l'implantation d'un écoquartier dans l'ancienne zone militaire de Fribourg-en-Bisgau, en Allemagne. Cet organisme soutenu par la Ville a servi d'interface entre celle-ci et les citoyens durant tout le processus, qui a duré de 1994 à 2003⁴. Il a par la suite été remplacé par une association de quartier.

Dans tous les cas, il s'agirait là d'un gain d'expertise non négligeable pour Montréal. De plus, en testant de nouvelles approches en matière de gouvernance et de partenariats, allant jusqu'à la coconstruction avec les futurs habitants et habitantes des lieux, ce projet a le potentiel de devenir un laboratoire d'apprentissage.

Recommandation 1 :

Se doter de mécanismes de gouvernance novateurs, incluant les diverses parties prenantes, pour toute la durée du projet et même au-delà.

Leviers financiers – Poursuivre la réflexion

Défi récurrent en matière d'aménagement, l'enjeu du financement des nouveaux projets a fait l'objet de nombreuses réflexions au cours des dernières années. Nous ne prétendons pas ici avoir la réponse aux questionnements déjà soulevés sur les investissements nécessaires et sur les solutions pour corriger la dépendance des municipalités aux revenus provenant de la taxe foncière, pivots du cadre fiscal actuel. Il est cependant évident que l'enjeu est crucial. Il s'agit donc, sur cet aspect aussi, d'une occasion de poursuivre la réflexion afin de trouver de nouveaux leviers de financement. À titre d'exemple, pourquoi ne pas organiser des journées de discussions et d'idéation au sujet du cadre financier, avec des spécialistes et toutes les personnes intéressées, pour y réfléchir dans le contexte d'un projet concret ? L'intégration d'un mécanisme de captation de la valeur foncière au projet du Réseau express métropolitain a d'ailleurs prouvé que nous avons collectivement cette capacité d'innover ou d'adapter des outils financiers existants.

Bien sûr, un travail de représentation auprès des autres paliers de gouvernement et de collaboration avec eux est essentiel pour faire évoluer les outils, en créer de nouveaux ou en multiplier les effets.

⁴ Hélène Lefranc, « L'exemple de Vauban », *Esquisses*, vol. 24, n° 3, automne 2013, p. 38; Richard Morin, « Vauban : Un écoquartier emblématique », présentation lors du Forum citoyen sur le quartier Namur-Hippodrome, OCPM, 23 janvier 2020.

Recommandation 2 :

Faire appel à l'intelligence collective pour imaginer des modes de financement réduisant la dépendance à la taxe foncière.

Agenda montréalais – Passer à l'action

En décembre 2019, la Ville de Montréal a lancé *l'Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*. Le document s'inscrit dans l'objectif de la Ville de réorienter son action en fonction de l'urgence climatique, de la transition écologique et du développement durable tout en demeurant à l'écoute des citoyens. Il affirme une volonté de miser sur l'architecture et le design afin d'assurer la qualité des milieux de vie à travers cette transformation, et de faire de Montréal un acteur exemplaire à cet égard. Cette vision est plus que pertinente dans le contexte actuel.

L'Agenda montréalais est censé se concrétiser dès 2020 selon trois axes d'intervention :

Axe 1

L'intégration des principes directeurs et l'instauration progressive d'objectifs et de mesures visant la qualité en design et en architecture dans chacun des plans et chacune des politiques de la Ville

Axe 2

L'expérimentation de mesures et de processus Qualité Design dès l'énoncé de vision et la planification des projets de la Ville et des territoires en [re]développement (écoquartiers, pôles de développement économique, secteurs d'expérimentation et laboratoires d'innovation)

Axe 3

La sensibilisation et la formation des acteurs du virage Qualité Design⁵

À la lumière de ces énoncés très clairs, nous nous attendons à ce que la vision de l'Agenda montréalais trouve son application dans le futur quartier Namur-Hippodrome. À l'entière disposition de la Ville, celui-ci constitue un laboratoire idéal pour mettre en œuvre de nouvelles pratiques et acquérir une expertise qui pourra ensuite être diffusée sur l'ensemble du territoire montréalais et au-delà.

Toutefois, si la Ville implante de nouvelles façons de faire, il est souhaitable qu'elle en effectue un monitoring systématique afin d'en faire bénéficier d'autres acteurs. Les pratiques en matière de

⁵ Ville de Montréal, *Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*, décembre 2019.

techniques constructives, de gouvernance, de réglementation et d'aménagement pourraient être soumises à un tel exercice.

À l'échelle du bâtiment, on peut citer en exemple le cas de certains écobâtiments, notamment la Maison du développement durable. Animés de grandes ambitions, ses instigateurs y ont implanté des mesures novatrices en matière d'efficacité énergétique, de qualité de l'air et d'impact écologique global. Ils ont eu l'humilité et la clairvoyance de les soumettre à une évaluation rigoureuse et d'en diffuser les résultats publiquement, ce qui contribue à faire évoluer le secteur du bâtiment.

Recommandation 3 :

Dans le contexte de la mise en œuvre de l'Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture, documenter l'application de pratiques nouvelles lors du présent projet afin d'en faire profiter d'autres projets à Montréal ou ailleurs.

Planification – *Aller au-delà du zonage*

Montréal s'est beaucoup (re)construit à la pièce au cours des dernières années, davantage en fonction des projets proposés par les promoteurs immobiliers qu'en conformité avec une vision concertée de la Ville, et ce, malgré le plan d'urbanisme existant. Cette évolution a eu des conséquences – parfois heureuses, parfois moins heureuses – sur l'aménagement de certains quartiers et sur l'acceptabilité sociale de certains projets. Il nous semble fort positif que l'administration municipale veuille désormais assumer son rôle : planifier, définir la forme de la ville et encadrer les promoteurs, quels qu'ils soient. En ce sens, il est primordial que le développement du secteur Namur-Hippodrome soit précédé par l'adoption d'une vision d'ensemble claire et cohérente, portée par la Ville tout en étant alimentée par les différentes parties prenantes et de solides processus de concertation, comme celui en cours. Qui plus est, cette planification à l'échelle du secteur devra s'inscrire dans la continuité de celle réalisée à l'échelle métropolitaine.

C'est en dictant ses objectifs en amont, par un zonage ambitieux établissant des contraintes claires et précises, que la Ville pourra atteindre le but qu'elle s'est fixé d'une plus grande mixité des usages et qu'elle contribuera à celles des populations. Ce zonage devrait refléter une planification évolutive, résiliente et inclusive qui puisse anticiper les besoins de demain dans un secteur où les contraintes sont multiples. Un zonage ambitieux pourrait intégrer des objectifs d'implantation de projets comportant de la mixité verticale (à l'intérieur des bâtiments) en plus de la mixité horizontale (observable à l'échelle de la rue), comme c'est souvent le cas dans les quartiers centraux montréalais. On pourrait par exemple prévoir des commerces en rez-de-chaussée, des bureaux au premier étage et des logements au-dessus; une résidence pour aînés dans un même bâtiment que

des logements étudiants; ou encore des projets multigénérationnels tels ceux qui ont émergé au cours des dernières années dans Rosemont–La Petite-Patrie⁶.

Pour y parvenir, il serait souhaitable d’explorer de nouvelles avenues en matière de planification, notamment en procédant à une réflexion sur le « plan maître⁷ » par l’organisation d’un concours ou de charrettes auxquels participeraient des équipes pluridisciplinaires issues de différents milieux (urbanistes du privé et du public, architectes, groupes communautaires, citoyens, etc.). Notons qu’une démarche de consultation a déjà été menée par l’organisme Convercité en 2012 et qu’il serait bon de tenir compte de ses conclusions⁸.

Dans tous les cas, lors du travail de planification – à l’échelle du quartier ou à celle de la parcelle –, on devrait envisager de faciliter l’accès au foncier de plus petits promoteurs ou de promoteurs atypiques (nous y revenons plus loin dans la section portant sur l’habitation), notamment pour répondre aux impératifs d’abordabilité et de mixité mis de l’avant dans le projet de requalification présenté par la Ville de Montréal, mais aussi pour favoriser l’expérimentation pouvant profiter à des projets subséquents.

Bien sûr, la multiplication des acteurs risque de complexifier les échanges avec la Ville, mais des interfaces de dialogue efficaces établissant dès le départ les règles du jeu devraient permettre de surmonter ces écueils.

Toutes ces considérations font en sorte qu’il est primordial d’établir un échéancier réaliste pour le plan maître et les autres étapes du projet. Pour que le quartier Namur-Hippodrome soit à la hauteur des ambitions sociales, économiques, environnementales et culturelles exprimées par la Ville, il faut aller au-delà des façons de faire habituelles, ce qui exige une adaptation de la part des acteurs, une évaluation lucide des meilleures pratiques à mettre en place et, surtout, un dialogue en continu avec les parties prenantes. Chacun de ces aspects demande du temps, ce qui doit être pris en compte.

Recommandation 4 :

Veiller à ce que la planification à l’échelle du secteur s’inscrive dans la continuité de la planification métropolitaine.

⁶ Marie-Ève Fournier, « Milieux de vie multigénérationnels : Réseau Sélection investit 2 milliards », 30 mars 2017, *La Presse* (en ligne) <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/immobilier/201703/30/01-5083725-milieux-de-vie-multigenerationnels-reseau-selection-investit-2-milliards.php>

⁷ Un plan maître est un document de planification en urbanisme qui propose une stratégie de développement urbain à long terme, incluant des scénarios conceptuels d’aménagement qui guident le développement futur. Une telle planification propose d’arrimer les besoins entre le secteur à l’étude et les quartiers existants, notamment en ce qui concerne les équipements et infrastructures publics. Un plan maître inclut donc des analyses et des études du secteur et de son environnement d’accueil ainsi que des recommandations avec des projections à long terme en ce qui a trait aux besoins des communautés, de l’habitation, des transports, de l’occupation du sol, etc. Ce plan maître résulte d’apports de données publiques, de diagnostics territoriaux, de sondages et d’activités de consultation publique et d’une caractérisation du secteur prenant en compte ses particularités physiques, sociales, économiques, etc.).

⁸ Convercité, *L’humain au cœur du projet urbain*, 2016, 20 p. (en ligne), https://convercite.org/wp-content/uploads/2016/03/Convercite_brochure_WEB.pdf.

Recommandation 5 :

Planifier soigneusement aux différentes échelles afin d'assurer une bonne mixité des usages tout en offrant une flexibilité suffisante pour des ajustements futurs.

Recommandation 6 :

Prévoir dans l'échéancier un laps de temps suffisant pour intégrer les meilleures pratiques.

Recommandation 7 :

Impliquer les professionnels suffisamment en amont et tout au long du processus de planification et de réalisation afin de bénéficier du plus de connaissances possible au moment de la prise de décisions.

Équipements publics – *S'en servir pour structurer*

Outre les enjeux du sentiment d'appartenance et de l'authenticité, créer un quartier de toute pièce comporte toujours son lot de défis. En ce sens, il est tout de même bon de souligner l'intention claire de la Ville de Montréal de concevoir « un milieu de vie complet, diversifié et inclusif » où « il est possible d'habiter et de travailler tout en ayant accès à une large gamme de services de proximité de nature éducative, commerciale, sportive, récréative et culturelle, voire ludique⁹ ». Concrètement, cela implique de prévoir, dès le départ, l'implantation d'équipements publics tels que des centres de la petite enfance (CPE), des écoles et des services de santé de proximité.

Dans une optique de réelle innovation, la Ville devrait axer le développement du secteur autour des équipements publics (CPE, aréna, cliniques, bibliothèque et autres lieux culturels), qu'ils offrent des services ou des espaces de vie partagés à la population, afin de s'assurer qu'ils sont implantés à des endroits judicieux.

Par ailleurs, une réflexion particulière devrait être menée au sujet des infrastructures scolaires dans le but de leur redonner le caractère structurant qu'elles ont déjà eu. Cela pourrait se traduire, par exemple, par l'intégration, dès le début, des principes de l'urbanisme scolaire¹⁰, afin de s'assurer d'attirer les familles. Là encore, cela représenterait une rupture claire avec les modes de planifications antérieures et permettrait – si on peut dire – de faire école ! Un partenariat à moyen ou à long terme avec la commission scolaire, notamment, doit être établi afin que des terrains lui soient réservés.

Du reste, rappelons que l'acte de cession du site de l'ancien hippodrome qui lie la Ville au gouvernement du Québec prévoit certaines conditions, dont l'adoption d'une stratégie

⁹ OCPM. *Quartier Namur-Hippodrome. Document d'information*, octobre 2019, p. 4.

¹⁰ Upop Montréal. 4 saisons d'urbanisme. Hiver 2019. (en ligne) <http://www.upopmontreal.com/wp-content/uploads/2019/03/Urbanisme-se%CC%81ance-2.pdf>

d'intervention en (tenant compte du phasage et des étapes de développement urbain) accompagnée d'un zonage d'ici la fin de l'année 2023. Cette stratégie proposée de développement et le plan de zonage devraient inclure — même s'il y aura tout de même toujours des impondérables — ces terrains dédiés réservés à l'établissement d'équipements publics essentiels à la population. Il s'agit d'anticiper dès maintenant les besoins futurs pour éviter d'arriver au point de la saturation des équipements publics disponibles.

Recommandation 8 :

Structurer le secteur autour des services publics, en particulier l'école, qui devrait être au cœur du quartier.

Recommandation 9 :

Réserver des terrains pour d'éventuels besoins d'équipements publics, notamment scolaires.

Projets municipaux – *Créer des destinations*

La Ville de Montréal a su miser sur la qualité architecturale de ses édifices et équipements publics ces dernières années. Pensons notamment aux nouvelles bibliothèques, au Stade de soccer de Montréal et au pavillon d'accueil du parcours Gouin – le premier bâtiment municipal montréalais à énergie nette zéro. Ces bâtiments exemplaires, appréciés du public et très fréquentés, participent à la qualité de vie et au rayonnement des quartiers et de la métropole. Ils se distinguent également par leur efficacité énergétique, leur recours aux ressources locales et une innovation technique contribuant au progrès de l'architecture québécoise.

La vision dont ont fait preuve la Ville et les arrondissements dans ces projets doit être mise à profit afin de stimuler l'attractivité du nouveau quartier Namur-Hippodrome. Pour planifier et concevoir ses équipements publics, la Ville a tout intérêt à s'appuyer sur des processus qui favorisent la qualité architecturale – design participatif, concours, panels de design, projets de cocréation, etc. – et à mettre en pratique les principes mis de l'avant dans l'Agenda montréalais. Les pôles de services du quartier doivent faire de celui-ci une destination et contribuer à ses liens avec le reste de la ville.

Une autre manière de faire du secteur une destination serait de réaliser le projet Bleue Montréal proposé par WWF-Canada en partenariat avec la firme d'éco-ingénierie de Québec Écogénie¹¹, qui vise à faire renaître la rivière enfouie dans cette portion de la ville. Trois secteurs font actuellement l'objet d'une étude de faisabilité et le site de l'ancien hippodrome Blue Bonnets est l'un d'eux. Cette initiative permettrait entre autres de rétablir les écosystèmes et la biodiversité aquatique du secteur et plus d'en renforcer la résilience climatique.

¹¹ « Montréal songe à faire renaître des rivières », La Presse, 27 juin 2019 (en ligne), [<https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/201906/26/01-5231793-montreal-songe-a-faire-renaitre-des-rivieres.php>].

Recommandation 10 :

S'appuyer sur des processus qui favorisent la qualité architecturale pour la réalisation de bâtiments publics, afin de stimuler l'attractivité du quartier au moyen de gestes rassembleurs, novateurs et porteurs de sens.

Recommandation 11 :

Considérer le projet visant à faire renaître une rivière enfouie dans le site à l'étude.

Pollution – Prévoir des mesures d'atténuation

À l'instar de ce qui a été souligné par l'urbaniste émérite Gérard Beudet lors du Forum citoyen Namur-Hippodrome organisé le 23 janvier dernier par l'OCPM, il est bon de se questionner sur les raisons qui sous-tendent la requalification tardive du secteur ici à l'étude. Étant donné son emplacement – à la jonction d'axes autoroutiers fortement achalandés, à proximité de l'aéroport, à un jet de pierre d'une importante gare de triage –, le futur quartier doit déjà composer avec de graves nuisances environnementales. Par ailleurs, compte tenu de l'obligation imposée par l'entente de cession du terrain d'adopter un échéancier de développement et un zonage avant la fin de 2023, une démarche de décontamination naturelle ne peut être envisagée. Un tel échéancier ne permet pas non plus une réflexion approfondie sur la réutilisation des matières contaminées qui seront extraites du site.

N'empêche, l'effort de requalification de ce secteur amorcé par la Ville de Montréal nous oblige à une réflexion approfondie sur les manières de cohabiter avec les nuisances. D'autant plus que, dans le cas qui nous occupe, elles sont multiples, tant par leur source que par leur type – atmosphériques, sonores, visuelles, etc. – ou leur intensité. Il est donc primordial de s'interroger dès maintenant, alors que la Ville en est encore à l'étape de la planification, sur les différentes mesures d'atténuation à mettre en place à court, à moyen et à long terme.

En matière de pollution sonore, des zones de répit ou zones calmes¹² devront être prévues, tant pour protéger la population que pour tester de nouvelles manières d'aménager la ville. Ici aussi, l'administration en place pourrait ajouter à son cahier des charges des exigences en la matière. Les effets nocifs du bruit environnemental, notamment sur la santé, sont maintenant largement documentés, et il est temps d'intégrer, tant dans la planification du secteur que dans les exigences de construction, des principes clairs de préservation sonore des milieux de vie. À cet effet, on pourra s'inspirer des journées de réflexion tenues sur le sujet par le ministère de la Santé et des Services sociaux¹³. Il serait aussi pertinent de se servir des données existantes – par exemple celles sur le bruit du trafic aérien déjà enregistrées par Aéroport de Montréal – pour calibrer les impacts de ces

¹² Les zones calmes sont des espaces à faible niveau de bruit propices au ressourcement.

¹³ Journées du bruit environnemental (page Web), [<https://www.msss.gouv.qc.ca/professionnels/sante-environnementale/journees-du-bruit-environnemental/>].

nuisances. Des mesures similaires devraient également être mises en place pour les autres types de pollution.

De plus, des mesures de mitigation devront être établies concernant les travaux eux-mêmes, qui entraîneront nécessairement des nuisances pour les populations vivant à proximité du secteur visé. Parmi les mesures envisagées, il pourrait être intéressant de mettre sur pied un comité de bon voisinage, à l'image de celui créé en marge des travaux de l'échangeur Turcot.

Dans le même ordre d'idées, on devrait se pencher dès maintenant sur les iniquités environnementales présentes dans d'autres quartiers montréalais (les résidents les plus riches dans des zones vertes et calmes, et les plus pauvres dans des zones plus polluées ou moins conviviales) afin de ne pas les reproduire. Rappelons que des recherches ont démontré qu'à l'heure actuelle, ce sont généralement les populations vulnérables qui doivent composer avec les nuisances environnementales. Il est donc essentiel que l'effort de planification inclue une forte dimension sociale, d'autant que ce nouveau quartier ne porte pas les stigmates historiques des faubourgs industriels.

Il faudra aussi faire preuve de sensibilité vis-à-vis des populations vivant autour du nouveau quartier afin que ce dernier ne soit pas perçu comme une opération de gentrification verte. L'abordabilité des logements et des espaces commerciaux constitue dans cette perspective un élément important dans la réflexion.

Recommandation 12 :

Mettre en œuvre et expérimenter les meilleures pratiques de mitigation pour faire face aux différentes pollutions, notamment par la création de zones calmes selon les principes de la gestion du bruit environnemental.

Recommandation 13 :

Constituer durant le chantier un comité de bon voisinage. Le pérenniser ensuite en y intégrant les nouveaux habitants pour favoriser les échanges avec les instances à la source de certaines nuisances (exemple : Aéroport de Montréal).

Mobilité – *Briser les silos*

Cette partie de la ville est située à la croisée de plusieurs axes de transport, autant automobile (autoroutes) que collectif (autobus et métro). Le développement du secteur Namur-Hippodrome risque d'ajouter une pression supplémentaire sur l'achalandage déjà important de ces axes. Au chapitre de la mobilité, une réflexion s'impose donc sur l'accessibilité du secteur, tant à l'échelle des quartiers limitrophes qu'à celle de tout l'ouest de Montréal, pour ne mentionner que celles-là. En outre, l'arrivée prochaine du Réseau express métropolitain (REM) offrira d'autres possibilités de

déplacements – si celui-ci est bien relié aux services de transport collectif. En ce sens, les sociétés de transport concernées devront faire preuve d’agilité pour créer, au besoin, de nouveaux liens.

Il faut donc se pencher sur la porosité du secteur dans un contexte où la saturation des équipements de transport est imminente, et ce, d’autant plus que la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre exige une réflexion à long terme sur le déplacement des personnes. C’est, là encore, une occasion pour la Ville d’exercer un leadership politique fort.

Cela soulève également la question épineuse du stationnement en général, et du stationnement sur rue en particulier. De plus, comme la Ville a l’intention de réduire la place de la voiture, il sera essentiel d’offrir des options de transport collectif qui représentent des solutions de rechange efficaces. La tension autoroutière se verrait ainsi diminuer, facilitant la cohabitation avec les déplacements actifs.

Bien sûr, le transport actif doit aussi être encouragé, autant à l’intérieur du quartier qu’à l’extérieur. La création d’un nouveau quartier offre l’occasion d’intégrer à la trame urbaine et au design des rues les principes de sécurité routière développés dans le cadre de la Vision zéro adoptée par la Ville de Montréal, et cela dans l’objectif de concevoir des parcours confortables et sécuritaires pour tous. L’adoption de l’Agenda montréalais souligne d’ailleurs l’importance des parcours piétons intégrant les principes du design universel.

Il faut donc porter une attention particulière aux usagers les plus vulnérables : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, enfants, car le dynamisme d’un quartier se traduit entre autres par son caractère accessible et inclusif, et ce, durant les quatre saisons. Les liens actifs et doux devraient être privilégiés pour assurer la sécurisation des axes et leur convivialité – et faire en sorte, par exemple, que les enfants prennent l’habitude de marcher pour aller à l’école et à leurs activités.

Recommandation 14 :

Relier le secteur aux zones environnantes en privilégiant l’accès aux infrastructures de transport collectif et actif.

Recommandation 15 :

Concevoir un quartier qui diminue le besoin de se déplacer en automobile.

Recommandation 16 :

Mettre en œuvre de façon exemplaire les principes d’aménagement de la Vision zéro et ceux du design universel.

Pôles d'emplois et innovation – *L'occasion de créer des liens*

Le secteur se trouve au croisement de pôles d'emplois importants, qu'il s'agisse d'activités de recherche (la Cité scientifique), de services et d'industries légères ou lourdes. La gare de triage du Canadien Pacifique (CP), à l'ouest, de même que les activités industrielles de l'arrondissement de Saint-Laurent, au nord-ouest, et de la Ville de Mont-Royal, au nord, l'illustrent bien¹⁴.

La requalification du secteur doit intégrer une planification précise du type d'activités souhaitées – le tout dans le respect de l'existant à proximité et de la saine cohabitation des usages.

Les occasions de développer ici un pôle d'emplois sont nombreuses et intéressantes lorsqu'il s'agit de planifier un quartier aux usages mixtes et d'éviter ainsi qu'il ne devienne une cité dortoir. D'ailleurs, il serait judicieux de relier ce développement aux autres secteurs d'emplois situés au nord. La possibilité de créer des liens physiques avec les universités est également à considérer.

L'optimisation des liens entre quartiers à une échelle supra-montréalaise pourrait donner naissance à un corridor d'activités où les échanges, les déplacements et l'intérêt des investisseurs à s'implanter seraient facilités par l'instauration de principes de complémentarité des emplois. Il serait indiqué de tabler sur les expériences menées par le Service de développement économique de la Ville afin de générer un échange de ressources, de connaissances et de services.

Le quartier lui-même pourra favoriser la création d'emplois notamment grâce à l'implantation de commerces de proximité, qui contribueront par ailleurs à son dynamisme et à sa convivialité. Alors que les nouveaux développements alentour s'appuient surtout sur la création d'unités d'habitation et bien peu sur la mixité des usages, le projet du quartier Namur-Hippodrome offre l'occasion de contrer cette tendance dans un souci d'exemplarité.

Cela étant dit, le site comprend déjà un centre commercial de moyenne importance dans sa portion qui longe l'autoroute Décarie du côté est. Cet ensemble existant devra être intégré au nouveau quartier de manière à atténuer l'effet de frontière qu'il est possible d'anticiper étant donné les ambitions de la Ville pour la portion à développer. Il faudra bien sûr assurer la complémentarité de l'offre des nouveaux commerces par rapport à ceux déjà en place.

Enfin, la mise en place d'activités transitoires par l'occupation temporaire des espaces non construits lors des premières phases de développement permettrait à la fois de dynamiser le secteur, de favoriser l'appropriation des lieux par la communauté, de tester certaines activités et d'approfondir des expériences encore rares au Québec à cet égard. On peut penser entre autres à des projets d'agriculture urbaine ou à l'organisation d'évènements culturels. On pourrait même tenir des séances de cocréation directement sur le site durant l'été afin que les participants puissent bien s'imprégner des lieux. Le tout pourrait s'effectuer avec le concours des établissements universitaires environnants. Là encore, d'autres projets pourraient s'en inspirer.

¹⁴ OCPM. *Quartier Namur-Hippodrome. Document d'information*, octobre 2019, p. 11.

Recommandation 17 :

Créer un nouveau pôle d'emplois en continuité et en complémentarité avec le milieu économique et universitaire environnant.

Recommandation 18 :

Prévoir une offre suffisante de commerces de proximité dans une optique de mixité fonctionnelle.

Recommandation 19 :

S'appuyer sur les usages transitoires pour expérimenter.

Habitation – *Demeurer à l'écoute des citoyens*

Le projet de règlement « 20-20-20 » déposé par la Ville de Montréal en 2019 nous amène à tenir pour acquis que le futur quartier accordera une grande place au logement social et abordable. Bien sûr, on imagine la présence de coopératives. Parmi elles, étant donné la proximité des universités, un projet de logement étudiant coopératif tel que ceux portés par l'UTILE¹⁵ est à envisager.

Ces réflexions sont d'autant plus importantes que Montréal, à l'instar de nombreuses villes nord-américaines, voit son continuum en matière de logements menacé. Dans un tel contexte, les villes doivent s'assurer d'offrir « une vaste gamme de logements qui tiennent compte des différents besoins » et des différentes étapes de la vie des résidents, du logement transitoire à la propriété privée traditionnelle, en passant par l'immeuble locatif¹⁶. Cette offre doit donc répondre non seulement à l'enjeu de l'abordabilité, mais aussi à celui de la variété des typologies.

Par ailleurs, les questions de l'abordabilité à long terme du logement, de l'optimisation des deniers publics et de la gestion de la spéculation imposent parfois de trouver des solutions originales, et le projet Namur-Hippodrome en fournit l'occasion.

La formule de l'autopromotion, aussi appelée « approche délibérative », pourrait notamment être mise à l'essai. Elle consiste à réserver des terrains à des groupes citoyens voulant mettre sur pied leur projet de logement collectif, avec le soutien d'un accompagnateur. Le groupe fait directement affaire avec un architecte, lequel conçoit l'immeuble sur mesure en fonction des besoins exprimés. L'approche se distingue de la formule spéculative, selon laquelle un promoteur (privé, public ou communautaire) élabore un projet de logement collectif en anticipant les besoins de clients ou de locataires potentiels.

L'autopromotion comporte plusieurs avantages. Elle permet à la Ville de sélectionner les projets selon les objectifs qu'elle se fixe pour le développement du quartier. Elle contribue également à la

¹⁵ Voir le <http://utile.org/>.

¹⁶ SCHL, « Solutions de la SCHL pour le logement : Possibilités de financement », n. d, n. p. (en ligne), [\[https://chra-achru.ca/wp-content/uploads/2019/01/jakubecfr_co-investment-fund.pdf\]](https://chra-achru.ca/wp-content/uploads/2019/01/jakubecfr_co-investment-fund.pdf).

mise en place d'une architecture diversifiée, puisque chaque projet est unique. Selon certaines études, elle entraînerait aussi une diminution des coûts de construction de l'ordre de 25 à 30 %¹⁷.

Il existe peu d'expériences du genre au Québec. Cohabitat, à Québec, est le seul projet d'autopromotion à avoir vu le jour au terme de démarches qui ont duré plusieurs années. La rareté des terrains disponibles et le manque d'encadrement adapté figurent au nombre des difficultés que le groupe a dû surmonter¹⁸. Un autre groupe a tenté de répéter l'expérience dans la région de Montréal, mais n'a pas pu trouver un emplacement qui convienne à tous ses membres, un problème exacerbé par le coût des terrains, particulièrement élevé sur l'île de Montréal.

En Europe, des villes comme Hambourg, Stuttgart et Tübingen remédient à la difficulté de trouver des terrains en réservant des lots pour les projets d'autopromotion, notamment lorsqu'il s'agit de requalifier des friches urbaines. La vente de ces terrains s'effectue selon un prix déterminé à l'avance pour contrer la spéculation, et les acheteurs potentiels sont sélectionnés en fonction de critères établis par la Ville¹⁹.

À une telle formule pourraient se greffer des mécanismes pour faciliter l'accès à la propriété et contrer la spéculation en cas de revente, comme ceux que préconise la société immobilière solidaire Vivacité, basée à Montréal, mais dont le premier projet est en cours à Lac-Mégantic²⁰.

Il ne s'agit pas pour Montréal de copier ce qui s'est fait ailleurs ou de se passer entièrement des promoteurs privés, mais de voir dans quelle mesure la Ville peut bonifier son cadre réglementaire en se servant de différents modèles pour concrétiser sa vision du quartier afin de ne plus laisser le développement au hasard des projets à la pièce.

Recommandation 20 :

Outiller les citoyens intéressés par un projet d'autopromotion en leur fournissant l'information et l'expertise requises ainsi qu'un encadrement adapté.

Recommandation 21 :

Tenter de nouvelles expériences pour répondre de manière originale aux objectifs de continuum en matière de logements, telles que l'autopromotion, en réservant des terrains à cet effet.

¹⁷ Guillaume Fournier, « Architecture résidentielle : Gros plan sur l'approche délibérative », *Esquisses*, vol. 30, n° 3, automne 2019. p. 28-30.

¹⁸ Christine Lanthier, « Autopromotion : Proprio direct », *Esquisses*, vol. 26, n° 2, été 2015, p. 60-63.

¹⁹ Idem.

²⁰ Vivacité société immobilière solidaire (site Web), [<https://vivacitesolidaire.org/home/lacmegantic/>]; Andréanne Chevalier, « [Devenir propriétaire sans mise de fonds](#) », *Le Devoir*, 1^{er} avril 2019 (en ligne), [<https://www.ledevoir.com/societe/551121/devenir-proprietaire-sans-mise-de-fonds>].

Bâtiment durable – Assumer un leadership

L'OAQ a fait plusieurs recommandations à la Ville de Montréal en matière de bâtiment durable au cours des dernières années²¹. Celles-ci portaient sur les éléments suivants, qui valent aussi pour le futur quartier Namur-Hippodrome.

- Le recours à l'architecture bioclimatique, qui privilégie les stratégies passives pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et rendre les bâtiments plus résilients face aux conséquences des changements climatiques. Parmi ces stratégies, notons :
 - l'orientation des bâtiments et de leurs ouvertures en fonction de la course du soleil, pour favoriser l'éclairage et le chauffage solaires ;
 - le refroidissement passif par la ventilation naturelle, des dispositifs brise-soleil et des revêtements extérieurs réfléchissants ;
 - l'étanchéité à l'air et l'isolation réduisant au minimum les besoins de chauffage ;
 - des espaces plus petits, mais plus polyvalents.
- L'interdiction d'utiliser des sources d'énergie fossile dans les bâtiments.
- Lorsque cela est pertinent, l'utilisation de toitures vertes ou à tout le moins de structures qui permettent leur construction ultérieure, dans l'optique de réduire la consommation énergétique.
- Le respect d'exigences d'efficacité énergétique plus sévères que celles du Code de construction.
- L'implantation de solutions énergétiques à l'échelle des quartiers (échange de chaleur ou de refroidissement entre bâtiments, mutualisation de la production).
- La prudence quant au recours aux certifications environnementales, qui représentent des contraintes et des coûts supplémentaires. Il faut s'assurer que les critères qu'elles imposent correspondent bel et bien aux objectifs poursuivis. On doit viser des résultats et non un label.
- La prise en compte du cycle de vie complet des bâtiments afin d'en minimiser les impacts écologiques, les coûts d'exploitation et les risques liés aux aléas climatiques.
- La divulgation publique obligatoire de la consommation énergétique des bâtiments, afin de susciter l'émulation chez les concepteurs, les exploitants et les occupants.

²¹ OAQ, *Pour des bâtiments à la hauteur des ambitions montréalaises*, mémoire publié lors de la consultation publique sur la Réglementation et les outils municipaux sur le bâtiment durable de la Ville de Montréal, automne 2016 (en ligne), [https://www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Publications_OAQ/Memoires_Prises_position/MEM_Batiment_durable_2016.pdf] ; OAQ, *Vers une cure de désintoxication pour Montréal*, mémoire publié lors de la consultation publique sur la réduction de la dépendance montréalaise aux énergies fossiles, printemps 2016 (en ligne), [https://www.oaq.com/fileadmin/Fichiers/Publications_OAQ/Memoires_Prises_position/mem-OCPM-RDEF-160307.pdf].

Recommandation 22 :

Réglementer la construction des immeubles du quartier de manière à favoriser le recours aux meilleures pratiques en matière de bâtiment durable.

Recommandation 23 :

Prévoir dès le départ des évaluations post-occupation des immeubles ainsi construits afin de tirer des leçons et d'améliorer ces pratiques.

Identité – S'appuyer sur la communauté

L'identité d'un quartier, qu'on y habite ou non, tient au fait qu'on s'y sent bien, qu'on aime le fréquenter et qu'on y trouve des repères culturels. Ce sont des conditions essentielles de succès.

La requalification d'un secteur d'une telle superficie à Montréal est exceptionnelle et, alors que la Ville souhaite en faire un laboratoire, l'identité de ce futur quartier pourrait aussi faire l'objet de réflexions importantes. Il ne s'agit pas ici de présupposer une identité particulière, mais bien de laisser à ceux et celles qui l'habiteront le soin de l'élaborer. Cela ne signifie pas pour autant qu'il soit impossible de proposer des idées en insérant des éléments de rappel. Ainsi, l'image équestre, héritée de l'ancien hippodrome, semble encore très présente dans la réalité comme dans l'imaginaire collectif.

Pour faire germer cette identité de quartier, la Ville de Montréal a tout intérêt à recourir à la démarche du design urbain. Au confluent des disciplines de l'urbanisme, de l'architecture et de l'architecture du paysage, elle s'intéresse à l'ensemble du cadre bâti, qu'il soit public ou privé : c'est donc bien plus que la simple conception de places publiques, comme on le croit souvent. Si l'urbanisme établit le scénario pour la ville, le design urbain le matérialise de manière cohérente avec le contexte²². L'objectif est de créer un environnement stimulant, convivial et significatif pour l'humain.

Cette démarche comporte des analyses poussées du territoire, de son histoire, des sensations qu'il procure, de son paysage, des habitudes de sa population et des relations entre ses composantes, entre autres. Elle prend bien sûr en compte les consultations publiques. Les données de ces analyses et consultations permettent de concevoir un plan général, véritable outil de communication qui aidera les parties prenantes, dont les citoyens, à imaginer le projet, à se l'approprier et à l'enrichir. Ce plan est ensuite appelé à se raffiner au fil de l'intégration d'éléments tels que les transports, l'aménagement paysager et l'éclairage public. Les principaux paramètres qui en sont issus peuvent par ailleurs servir à élaborer la réglementation relative à l'implantation des bâtiments, aux zones

²² Olivier Roy-Baillargeon, « Le design urbain : La ville à dessein », *Esquisses*, vol. 27, n° 3, automne 2016, p. 60-62.

paysagères et aux lieux d'activités publiques, entre autres²³. L'encadrement désormais offert par l'Agenda montréalais est certainement propice à une telle démarche.

Une action complémentaire pour bien répondre à l'enjeu identitaire est de faire appel à la discipline de l'ethnographie, qui se fraie peu à peu un chemin dans le domaine de l'aménagement. En recourant aux méthodes des sciences sociales, il s'agit d'effectuer une cueillette d'information plus poussée que les séances de consultations, en allant au-devant des différents sous-groupes d'une population pour mieux comprendre leur mode de vie et leurs préoccupations²⁴. La démarche, tout comme celle du design urbain, peut prévoir des ateliers avec les citoyens pour les inviter à imaginer un projet en leur donnant les outils de base pour saisir les enjeux d'aménagement. Elle peut aussi alimenter un dialogue qui se poursuit tout au long du projet, permettant aux professionnels et aux décideurs de rester branchés sur le vécu des citoyens. Une telle approche appliquée en priorité aux citoyens et citoyennes des villes et arrondissements limitrophes pourrait certainement favoriser la conception d'un quartier dans lequel ils et elles se reconnaîtront.

Recommandation 24 :

Contribuer à l'émergence d'une identité de quartier en proposant un environnement physique fondé sur des analyses poussées de son contexte.

Recommandation 25 :

Enrichir le travail des professionnels de l'aménagement grâce à l'apport de spécialistes des sciences sociales, en particulier de l'ethnographie.

²³ Christian Thiffault, « Le rôle du design urbain dans le processus de planification : Le cas du PPU des Faubourgs », *ARQ*, n° 187, juin 2019, p. 22 -25.

²⁴ Bruno Demers, « Ethnographie et architecture : De la parole au geste », *Esquisses*, vol. 27, n° 4, hiver 2016-2017, p. 48-50.

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Gouvernance

Recommandation 1 : Se doter de mécanismes de gouvernance novateurs, incluant les diverses parties prenantes, pour toute la durée du projet et même au-delà.

Leviers financiers

Recommandation 2 : Faire appel à l'intelligence collective pour imaginer des modes de financement réduisant la dépendance à la taxe foncière.

Agenda montréalais

Recommandation 3 : Dans le contexte de la mise en œuvre de l'*Agenda montréalais 2030 pour la qualité et l'exemplarité en design et en architecture*, documenter l'application de pratiques nouvelles lors du présent projet afin d'en faire profiter d'autres projets à Montréal ou ailleurs.

Planification

Recommandation 4 :

Veiller à ce que la planification à l'échelle du secteur s'inscrive dans la continuité de la planification métropolitaine.

Recommandation 5 : Planifier soigneusement aux différentes échelles afin d'assurer une bonne mixité des usages tout en offrant une flexibilité suffisante pour des ajustements futurs.

Recommandation 6 : Prévoir dans l'échéancier un laps de temps suffisant pour intégrer les meilleures pratiques.

Recommandation 7 : Impliquer les professionnels suffisamment en amont et tout au long du processus de planification et de réalisation afin de bénéficier du plus de connaissances possible au moment de la prise de décisions.

Équipements publics

Recommandation 8 : Structurer le secteur autour des services publics, en particulier l'école, qui devrait être au cœur du quartier.

Recommandation 9 : Réserver des terrains pour d'éventuels besoins d'équipements publics, notamment scolaires.

Projets municipaux

Recommandation 10 : S'appuyer sur des processus qui favorisent la qualité architecturale pour la réalisation de bâtiments publics, afin de stimuler l'attractivité du quartier au moyen de gestes rassembleurs, novateurs et porteurs de sens.

Recommandation 11 : Considérer le projet visant à faire renaître une rivière enfouie dans le site à l'étude.

Pollution

Recommandation 12 : Mettre en œuvre et expérimenter les meilleures pratiques de mitigation pour faire face aux différentes pollutions, notamment par la création de zones calmes selon les principes de la gestion du bruit environnemental.

Recommandation 13 : Constituer durant le chantier un comité de bon voisinage. Le pérenniser ensuite en y intégrant les nouveaux habitants pour favoriser les échanges avec les instances à la source de certaines nuisances (exemple : Aéroport de Montréal).

Mobilité

Recommandation 14 : Relier le secteur aux zones environnantes en privilégiant l'accès aux infrastructures de transport collectif et actif.

Recommandation 15 : Concevoir un quartier qui diminue le besoin de se déplacer en automobile.

Recommandation 16 : Mettre en œuvre de façon exemplaire les principes d'aménagement de la Vision zéro et ceux du design universel.

Pôles l'emplois et innovation

Recommandation 17 : Créer un nouveau pôle d'emplois en continuité et en complémentarité avec le milieu économique et universitaire environnant.

Recommandation 18 : Prévoir une offre suffisante de commerces de proximité dans une optique de mixité fonctionnelle.

Recommandation 19 : S'appuyer sur les usages transitoires pour expérimenter.

Habitation

Recommandation 20 : Outiller les citoyens intéressés par un projet d'autopromotion en leur fournissant l'information et l'expertise requises ainsi qu'un encadrement adapté.

Recommandation 21 : Tenter de nouvelles expériences pour répondre de manière originale aux objectifs de continuum en matière de logements, telles que l'autopromotion, en réservant des terrains à cet effet.

Bâtiment durable

Recommandation 22 : Réglementer la construction des immeubles du quartier de manière à favoriser le recours aux meilleures pratiques en matière de bâtiment durable.

Recommandation 23 : Prévoir dès le départ des évaluations post-occupation des immeubles ainsi construits afin de tirer des leçons et d'améliorer ces pratiques.

Identité

Recommandation 24 : Contribuer à l'émergence d'une identité de quartier en proposant un environnement physique fondé sur des analyses poussées de son contexte.

Recommandation 25 : Enrichir le travail des professionnels de l'aménagement grâce à l'apport de spécialistes des sciences sociales, en particulier de l'ethnographie.

CONCLUSION

La requalification du secteur Namur-Hippodrome constitue une rare occasion de rêver la ville idéale à travers la création d'un quartier sur l'un des derniers grands espaces entièrement publics de l'île de Montréal. Cela n'a pas échappé à la Ville qui souhaite en faire un projet exemplaire. Dans ce mémoire, nous avons voulu encourager cette démarche en montrant comment, selon nous, il est possible de la pousser encore plus loin quant à différents aspects reliés à nos domaines d'intervention.

Les contraintes que présente ce secteur – enclavement, pollution, etc. – sont importantes, ce qui oblige justement les différentes parties prenantes, et notamment les professionnels de l'aménagement et du cadre bâti que sont les architectes et les urbanistes, à faire preuve de créativité. Pour apporter l'innovation qu'on attend d'eux, ces derniers auront essentiellement besoin de deux choses : être inclus dès les premières étapes de planification des projets et bénéficier d'échéanciers réalistes.

Ce futur quartier pourrait devenir emblématique et faire école dans de nombreux domaines si on le positionne comme un laboratoire, en s'autorisant des expériences inédites ou peu connues qui répondent aux enjeux plus larges : étalement urbain, réduction des émissions de gaz à effet de serre et résilience climatique, mixité des usages et des populations, crise du logement, gouvernance et financement des projets, sécurité routière, etc. Qui sait si, dans cinq ans, élus, architectes et urbanistes d'ici et d'ailleurs n'iront pas le visiter afin de s'en inspirer ? Ce serait la preuve que le pari est réussi !

L'OUQ et l'OAQ se réjouissent d'avoir eu la chance de s'exprimer ensemble lors de cette consultation. Bien entendu, nous restons à votre disposition pour toute précision et nous suivrons avec intérêt l'avancée du projet.