



L'essor
de la ville

MÉMOIRE DE L'INSTITUT DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU QUÉBEC

LE QUARTIER NAMUR-HIPPODROME - PRÉSENTÉ À L'OFFICE DE
CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

14 FÉVRIER 2020



TABLE DES MATIÈRES

1.	Au sujet de l'IDU	Erreur ! Signet non défini.
2.	Introduction	3
3.	Réflexions de l'IDU	4
3.1	Acessibilité tous modes avec priorité aux transports collectifs et actifs	Erreur !
	Signet non défini.	
3.2	Profiter des corridors d'emprises ferroviaires pour stimuler la connexion écosystémique dans les quartiers centraux	7
3.3	Aménagement de l'espace public de très grande qualité	8
3.4	La création d'un écoquartier innovant s'appuyant sur l'aménagement d'îlot mixte de densité raisonnable	10
3.5	La création d'une synergie avec le projet de Royalmount	11
3.6	La maîtrise foncière comme outil de mise en oeuvre d'un projet concerté et sans compromis pour la qualité	13
3.7	L'implication nécessaire des paliers de gouvernements supérieurs.....	14
4.	Conclusion : Vers la création d'un sous-centre de première importance?	15

1. Au sujet de l'IDU

L'Institut de développement urbain du Québec (IDU) est un organisme à but non lucratif dont la mission est de contribuer à l'essor de la ville en stimulant la réflexion, la coopération et le rapprochement entre l'industrie immobilière et son écosystème, favorisant ainsi le développement de projets immobiliers structurants et responsables qui façonneront les aires urbaines de demain.

Porte-parole de l'industrie immobilière commerciale, il veille à défendre les intérêts des plus importants membres de l'industrie. Ses membres sont des promoteurs, des propriétaires et des gestionnaires immobiliers, des investisseurs et des prêteurs, ainsi que des professionnels œuvrant dans des secteurs connexes comme des avocats, des architectes, des urbanistes ou des entreprises de services œuvrant dans l'immobilier et le développement urbain.

2. Introduction

Constituant l'un des derniers secteurs sous-utilisés à développer au cœur des quartiers centraux de la métropole, le secteur Namur-Hippodrome revêt une importance stratégique pour la communauté montréalaise, car il constitue une opportunité unique de créer un quartier des plus exemplaires. Possédant la maîtrise foncière d'environ 60% du site (soit 42 hectares sur un total de 75 hectares), la Ville de Montréal semble consciente de son positionnement enviable et souhaite vraisemblablement être à l'avant-garde en matière de planification urbaine en développant un projet ambitieux qui dépasse en tous points les conventions montréalaises en la matière.

L'IDU souhaite d'emblée saluer la vision et les principes de mise en valeur développés pour la requalification du secteur. Cette vision laisse entrevoir la réalisation d'un milieu de vie unique et complet. Un milieu de vie vert, écoresponsable et qui s'appuie sur l'innovation pour s'inscrire dans la transition écologique. Un milieu de vie qui tire sa force de sa très grande qualité urbaine et architecturale et de son approche de promotion des déplacements actifs et collectifs en vue de créer un environnement exceptionnel. Un milieu de vie qui tend à favoriser un mode de vie propice aux familles orienté sur une mixité sociale et un esprit communautaire ancré au quartier. Selon l'IDU, la vision proposée par la Ville s'appuie sur des idéaux qui traduisent un nouvel urbanisme responsable et durable résolument tourné vers le 21^e siècle.

Bien qu'elle appuie la vision et les principes portés par la Ville, l'IDU aimerait, dans le cadre de ce mémoire, contribuer à leur bonification. L'organisme aimerait également faire part

à la commission de certaines réflexions qu'elle entretient à l'égard du quartier Namur-Hippodrome et qu'elle croit pertinent de partager dans le cadre de la présente consultation publique.

3. Réflexions de l'IDU

3.1 Accessibilité tous modes avec priorité aux transports collectifs et actifs

Les questions d'accessibilité du secteur représentent des défis importants pour réussir la requalification du site en écoquartier¹. Comme en témoigne le document d'information élaboré par la Ville pour le quartier Namur-Hippodrome, tout le secteur Namur-De-la-Savane est présentement aux prises avec des enjeux d'enclavement et de congestion routière. Dans ce contexte, la volonté de la Ville de faire de « la mobilité active et collective [les assises] d'un quartier ouvert sur la ville »² apparaît comme l'approche à privilégier.

Sans bannir complètement l'automobile puisque l'utilisation de ce mode de transport s'avère essentielle pour certaines personnes, un objectif louable à long terme serait d'arriver à inverser les répartitions modales actuelles du secteur. À terme, la cible que devrait se donner la Ville serait que 65% des déplacements se fassent via le transport collectif ou actif. La part modale de l'automobile serait ainsi réduite à 35%³.

Pour encourager les déplacements actifs à l'échelle du secteur Namur-Hippodrome, une grande attention devra être apportée à l'aménagement du nouvel écoquartier. La conception intelligente de la trame viaire, le design habile de l'espace public, le positionnement judicieux des activités et la qualité de l'interface entre les domaines public et privé seront des éléments à bien concevoir afin de créer des parcours sécuritaires et stimulants qui favoriseront la mobilité active dans le quartier.

Dans l'optique de penser les solutions en matière de transport collectif comme des éléments structurants du quartier Namur-Hippodrome, la Ville devrait élever l'échelle de ses réflexions et réfléchir à la mobilité collective à l'échelle du secteur Namur-De-la-Savane

¹ Ville de Montréal (2019), Document d'information – Quartier Namur-Hippodrome, p.28

² Ville de Montréal (2019), Document d'information – Quartier Namur-Hippodrome, p.22

³ Actuellement, +/- 64% des déplacements se font en automobile, +/- 25% se font en transport en commun, +/- 10% se font en transport actif et +/-1% se font par « [d'] autres modes motorisés ».

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (2015) Fiche TOD – Namur, 2p.

URL : http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/3-3_fichetodcmm.pdf

tout entier. Une piste de solution intéressante serait de profiter du développement et de l'achalandage futur du projet Royalmount pour mettre en place un système de transport collectif secondaire léger et en site propre⁴ selon un circuit pendulaire en croissant ou bidirectionnel en boucle. En plus de permettre de rabattre efficacement les usagers des deux quartiers sur les stations De-la-Savane et Namur du métro de Montréal, un tel système contribuerait surtout de structurer le développement de l'ensemble du secteur Namur-De-la-Savane.

De surcroît, la nécessité de désenclaver le secteur Namur-De-la-Savane apparaît comme un élément prioritaire à la requalification de tout le secteur incluant le site Namur-Hippodrome. Au-delà d'atteindre les cibles en matière de mobilité, le désenclavement du grand secteur est essentiel afin de viabiliser l'ensemble de ce territoire en y permettant un niveau d'accès adéquat lequel sera essentiel pour les services d'urgences, par exemple. À cet égard, le rapport du groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-de-le-Savane apporte un éclairage précieux en identifiant clairement les mesures à mettre en place pour ouvrir le secteur Namur-De-la-Savane vers ses secteurs limitrophes.

En combinant efficacement les solutions en matière de désenclavement et de mobilité active à l'implantation d'un système de transport collectif structurant selon un parcours judicieusement réfléchi, il semble qu'une partie importante des usagers du secteur Namur-De-la-Savane aurait la possibilité de se retrouver à une distance de marche adéquate de 500 m d'une station/arrêt d'un système de transport collectif performant. Cependant, dans le contexte actuel de congestion de la ligne orange du métro de Montréal, il serait illusoire de penser que les solutions identifiées pour le secteur seraient suffisantes et efficaces en soi pour atteindre l'objectif précité. Ainsi, en plus des solutions en matière de mobilité à implanter à l'interne, plusieurs solutions devront être mises en place à l'externe.

Dans cet ordre d'idée, il apparaît primordial que les gouvernements investissent massivement dans la mise en place d'infrastructures de transport collectif structurant qui permettrait de soulager d'abord la ligne orange, mais aussi l'ensemble du réseau du métro existant. Les études en cours sur les enjeux de congestion de la ligne orange sont une opportunité intéressante afin d'identifier les solutions pertinentes en matière de transport

⁴ À la différence du transport en commun utilisant le réseau viaire existant, la régularité du transport collectif en site propre à l'avantage de ne pas dépendre des aléas de la circulation routière.

collectif⁵. La Ville devrait s'assurer que le redéveloppement du secteur Namur-De-la-Savane soit un intrant important pris en compte dans ces études.

Parallèlement, il apparaît évident qu'une des solutions intéressantes à explorer dans le secteur pour soulager la congestion du réseau de métro serait d'y prioriser les déplacements à vélo. En raison des distances importantes qu'il permet de parcourir, ce mode de transport serait une alternative intéressante aux transports collectifs tout en limitant l'utilisation de l'automobile. Cependant, force est de constater que la carence importante des secteurs environnants en matière d'infrastructures cyclables constitue un frein de taille à l'implantation d'une telle solution ⁶. Dans ce contexte, l'aménagement du Réseau Express Vélo (REV) dans l'axe de la rue Jean Talon et dans un autre bordant l'autoroute Décarie (A-15) apparaît comme une nécessité pour ce secteur. Bien que ces deux axes ne figurent pas parmi les axes à aménager pour la première phase de déploiement du réseau prévu pour 2021, la Ville devrait sérieusement considérer l'aménagement prioritaire de ces axes et de l'axe René-Lévesque/Dorchester dans la seconde phase de déploiement du REV. Cette décision permettrait au réseau de ceinturer le mont Royal et de connecter le secteur Namur-De-la-Savane avec le centre-ville et les quartiers centraux au nord et à l'est de la Montagne et de, peut-être, soulager une partie du réseau de métro de la Ville.

En somme, dans son contexte de mobilité difficile, des solutions autant internes qu'externes au secteur Namur-De-la-Savane devront être réfléchies de manière intégrée et mises en place. Seule une telle combinaison pourrait vraisemblablement permettre aux déplacements actifs et collectifs de constituer la part modale la plus importante dans le nouveau Quartier Namur-Hippodrome et, peut-être même un jour, à l'échelle du grand secteur Namur-De-la-Savane.

L'IDU recommande :

⁵ Études annoncées le 23 mai 2019 par le cabinet de la ministre déléguée aux transports : <https://www.newswire.ca/fr/news-releases/la-branche-est-de-la-ligne-orange-des-analyses-supplementaires-pour-trouver-des-solutions-aux-enjeux-de-congestion-897078436.html>

⁶ Pour le constater, un coup d'œil à la carte des voies cyclables de la ville de Montréal suffit : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99693747&_dad=portal&_schema=PORTAL

- *Que la Ville vise l'objectif ambitieux 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.*
- *Que la Ville s'attarde à créer des parcours sécuritaires et stimulants pour favoriser la mobilité active à l'échelle du quartier.*
- *Que la Ville étudie en collaboration avec ses partenaires la possibilité d'implanter un système de transport en commun secondaire léger en site propre afin de desservir et de structurer le développement du secteur Namur-De-la-Savane.*
- *Que la Ville suive les recommandations du groupe de travail sur la mobilité du secteur Namur-De-la-Savane, en particulier celles relatives au désenclavement du secteur.*
- *Que les gouvernements investissent massivement dans la mise en place d'infrastructures de transport collectif structurant qui permettrait de soulager d'abord la ligne orange, mais aussi l'ensemble du réseau du métro existant.*
- *Que la Ville priorise l'aménagement des axes Jean-Talon, Décarie et René-Lévesque/Dorchester dans la phase 2 de déploiement du Réseau express vélo pour soulager la congestion de la ligne orange en incitant l'utilisation du vélo comme mode de transport en connectant le secteur Namur-De-la-Savane avec le centre-ville et les autres quartiers centraux.*

3.2 Profiter des corridors d'emprises ferroviaires pour stimuler la connexion écosystémique dans les quartiers centraux

Dans les environnements fragmentés que sont les milieux urbains, le caractère continu et généralement végétalisé des réseaux ferroviaires leur confère un potentiel de corridor écologique dont bénéficient déjà plusieurs espèces pour migrer d'un écosystème à un autre⁷.

Le potentiel de la voie ferrée du CP longeant au sud le Quartier Namur-Hippodrome est d'autant plus intéressant qu'il offre un potentiel de connexion entre des sites de biodiversité importants de l'île de Montréal (Falaise Saint-Jacques, parc Angrignon, Golf

⁷ À Montréal, en plus des petits animaux, des espèces de grands gabarits comme le cerf de Virginie ou encore le coyote utilisent le réseau ferroviaire de l'île pour la parcourir. (sources : <https://www.journaldemontreal.com/2019/04/22/les-variantions-du-climat-modifient-la-faune-urbaine> et <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1002877/des-coyotes-semblent-linquietude/>)

Meadowbrook) et le mont Royal, par l'entremise des nombreux parcs d'Outremont. Ainsi, la proximité du site aux voies ferroviaires du CP, au-delà de représenter éventuellement une opportunité en matière de transport collectif, représente également une opportunité pour la Ville de participer à l'amélioration de la connexion écosystémique de son territoire urbain dense tout en consolidant son concept d'écoquartier préconisé pour le développement du site.

Dans ce contexte, la volonté de la Ville de « [consolider et d'aménager une] bande verte ceinturant le quartier le long des voies ferrées [pour en faire l'assise] d'une trame verte et bleue et [amorcer un] vaste corridor vert est-ouest »⁸ est louable. En plus de servir de zone tampon entre le réseau ferroviaire et le nouvel écoquartier, la Ville devrait traiter cette bande verte, comme un écosystème fortement végétalisé et destiné à accueillir une flore et une faune intéressante. Toutefois, cet espace ne doit pas être vu comme un espace à vocation civique et qui participe nécessairement à la superficie d'espaces publics du quartier. Autrement dit, l'aménagement de cette bande verte en périphérie ne doit pas servir de prétexte à la Ville pour réduire la superficie des espaces publics à aménager au cœur du nouvel écoquartier.

L'IDU recommande :

- *Que l'aménagement de la bande verte en périphérie du site soit traité comme un écosystème fortement végétalisé et destiné à accueillir une flore et une faune intéressante.*
- *Que l'aménagement de la bande verte ne soit pas comptabilisé dans la superficie d'espaces publics que la Ville doit aménager dans le quartier Namur-Hippodrome et qui devrait représenter un minimum de 30% de la superficie total de celui-ci.*

3.3 Aménagement de l'espace public de très grande qualité

Armature de tous développements urbains, la nécessité de planifier l'espace public comme une composante structurante du quartier Namur-Hippodrome s'impose.

En plus d'agir comme vecteurs de cohésion et de mixité sociale, la forme et la qualité données à l'espace public peuvent avoir un impact important sur la qualité du quartier en tant que milieux de vie, sur son attractivité, autant pour les résidents que pour les

⁸ Ville de Montréal (2019), Document d'information – Quartier Namur-Hippodrome, p.25

commerçants, ainsi que sur les habitudes en matière de déplacements actifs des gens qui le fréquentent.

Dans le contexte de maîtrise foncière d'une partie importante du site, l'aménagement d'un espace public structurant et de qualité devient d'autant plus intéressant pour la Ville en raison de la plus-value qu'un tel aménagement génère sur la valeur foncière des lots riverains. L'aménagement d'espaces publics de très grande qualité dans le cadre de ce projet constitue donc un moyen, pour la Ville, de rentabiliser les efforts financiers déployés dans le développement du futur écoquartier tout en s'assurant que celui-ci puisse bénéficier des avantages reconnus d'un tel aménagement.

Dans une logique de réduction des espaces dédiés à l'automobile telle qu'il est préconisé, la Ville devrait viser une réduction du nombre ainsi que de la largeur des emprises de rues au profit de la création de places publiques et de parcs urbains de qualité. L'objectif devrait être de réserver au moins 30% de la superficie totale développée du site pour y aménager l'ensemble de l'espace public. La superficie réservée aux espaces de rassemblements comme les places publiques et les parcs urbains devraient représenter au moins 50% de cet objectif, soit au moins 15% de la superficie développée. Comme mentionné précédemment, la bande verte aménagée le long des voies ferrées qui ceinture le site à l'ouest et au sud ne devrait pas être comptabilisée dans l'atteinte de ces objectifs dans la mesure où celle-ci n'est pas de toute façon un espace avec un potentiel réel de développement. En fait, il est primordial que les espaces de rassemblements ne soient pas relégués aux terrains en périphérie du secteur sous prétexte que ceux-ci n'ont pas de potentiel de développement

L'IDU recommande :

- *Que l'espace public soit pensé comme un élément structurant du nouvel écoquartier sans en négliger autant la forme, la quantité que la qualité.*
- *Que la réduction de la superficie des emprises de rues soit envisagée au profit de la superficie d'espaces dédiée aux places publiques et aux parcs urbains;*
- *Que la superficie dédiée à l'aménagement des places publiques et des parcs soit d'au moins 15% de la superficie totale développée du site.*

3.4 La création d'un écoquartier innovant s'appuyant sur l'aménagement d'îlot mixte de densité raisonnable

Secteur délaissé offrant une vaste gamme de possibilités d'aménagement, le quartier Namur-Hippodrome est une opportunité rare pour la Ville d'innover à l'échelle d'un quartier. Consciente de cette opportunité, la Ville souhaite développer sur le site un projet d'écoquartier de très grande qualité. Dans ce contexte, la volonté de créer « un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté » ainsi qu'un « milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles » apparaît comme des principes de mise en valeur nécessaires et appropriés pour le développement du site.

Pour traduire concrètement ces principes, la Ville devrait explorer la planification de certains îlots présentant un niveau élevé de mixité fonctionnelle à l'image de celui développé pour l'aménagement de l'îlot central du Technopôle Angus à Rosemont. À la différence d'une mixité fonctionnelle planifier à l'échelle d'un quartier, la complémentarité des usages sur un îlot, bien que plus exigeante en matière de réalisation, entraîne de nombreux avantages supplémentaires aux avantages habituels liés à la mixité fonctionnelle.

En fait, la mixité des usages à l'échelle de l'îlot permet une animation constante de tous les lieux d'un quartier en favorisant l'accroissement général de la sécurité de l'espace public ou encore la multiplication des possibilités d'échanges et de socialisation dans le quartier.

Plus intéressant encore, la mixité fonctionnelle des îlots permet une optimisation de certaines ressources par le partage de celles-ci entre les usages en fonction des moments de la journée (jour/soir/nuit) et de la semaine (semaine/week-end). À titre d'exemple, une optimisation de l'énergie utilisée dans l'îlot peut être effectuée par la mise en place d'un système de partages thermiques entre les locaux et les bâtiments. Elle peut aussi permettre une optimisation de l'utilisation des stationnements souterrains par le partage de celui-ci entre résidents, travailleurs et visiteurs.

Parallèlement, afin d'assurer la rentabilité des innovations nécessaires à la réalisation d'un écoquartier s'appuyant en partie sur l'aménagement d'îlots mixtes dans lesquels des systèmes de partage seraient intégrés, il est certain qu'un niveau de densité raisonnablement élevé devra être planifié sur le site. À ce sujet, la Ville étant tenue de

respecter la prescription minimale de 80 logements par hectares prévus au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) le secteur devrait accueillir à terme un minimum de 6 000 logements. Or, rappelons qu'il s'agit d'une prescription minimale que la Ville doit respecter, mais dont le dépassement peut être envisagé durant le processus de planification du site. À mesure que le plan de développement du secteur se précisera, il sera essentiel, pour la réussite du projet, de réfléchir sérieusement sur la densité optimale à promouvoir sur le site, laquelle devrait à la fois être viable et raisonnable pour assurer la qualité du milieu de vie, mais suffisante pour assurer la rentabilité économique des investissements nécessaires à l'aménagement du quartier et son attractivité pour les investisseurs privés.

L'IDU recommande :

- *Que la Ville explore la possibilité de planifier l'aménagement de certains îlots présentant un niveau élevé de mixité fonctionnelle.*
- *Que la Ville réfléchisse attentivement à la densité optimale du projet en fonction des impératifs de viabilité des milieux de vie et de rentabilités financières des investissements publics et privés.*

3.5 La création d'une synergie avec le projet de Royalmount

Tel qu'abordé dans la section 3.1, les enjeux d'accessibilités du secteur Namur-Hippodrome sont également présents à l'échelle du grand secteur Namur-De-la-Savane. Malgré la nécessité de trouver des solutions pour désenclaver et améliorer l'accessibilité et les déplacements dans ce grand territoire, une voie alternative à explorer pour réussir la requalification du secteur Namur-De-la-Savane se trouve dans la recherche des synergies possible entre les sous-secteurs du territoire et les projets qui s'y développent. Dans cet ordre d'idée, la Ville devrait explorer la création de synergies entre son projet d'écoquartier et le projet de Royalmount⁹.

La création d'une synergie entre ces deux projets constitue une opportunité intéressante de tirer parti des attributs fonctionnels mis de l'avant par chacun d'eux dans l'optique de créer des projets autonomes, mais entre lesquels une très forte complémentarité serait privilégiée. La création d'une synergie entre les deux projets permettrait également de

⁹ Les projets Namur-Hippodrome et Royalmount font partie du même territoire enclavé par l'autoroute 40 et la voie ferrée du CN au nord, l'autoroute 15 à l'est, et les voies ferrées du CP au sud et à l'ouest.

bénéficier d'une masse critique de personnes fréquentant les lieux permettant de rentabiliser rapidement les infrastructures sanitaires et de transports publics tout en justifiant un niveau de service adéquat tôt dans la mise en œuvre du quartier Namur-Hippodrome. Enfin, la création d'une synergie entre le secteur Namur-Hippodrome et Royalmount s'avère une opportunité de développer des projets différents, mais compatibles, dont la complémentarité constitue la base sur laquelle la requalification de l'ensemble du secteur Namur-De-la-Savane pourrait s'appuyer pour en faire un secteur de vie, d'emploi et de divertissement complet et autonome dans toutes ses composantes.

Dans ce contexte, la Ville devrait poursuivre ses efforts pour assurer une démarche de planification participative et initier la mise en place d'une structure de concertation intermunicipale et inter arrondissement pour assurer la planification intégrée de la requalification du grand secteur Namur-De-la-Savane par l'entremise de la cohésion des projets qui le compose. Rassemblant autant les partenaires publics qui ont juridiction dans le secteur (villes et arrondissement), que des parties prenantes représentant la diversité des groupes intéressés, cette structure permettrait à toutes les parties prenantes de s'impliquer dans la planification du secteur. Les aspects discutés au sein de ce forum pourraient notamment être les principes et les approches de développement à retenir ou encore la nature du zonage à préconiser pour les différents projets du secteur dans l'objectif d'y établir un plan de développement d'ensemble pour 2022, conformément à l'échéance prévue dans l'acte de cession du site de l'ancien hippodrome¹⁰. L'adoption d'une approche globale de planification du grand secteur au sein d'une structure de concertation permettrait aussi d'éviter de répliquer certaines erreurs du passé et de prévoir en amont l'aménagement d'un niveau suffisant et d'une répartition adéquate des équipements publics dans le secteur Namur-De-la-Savane (garderies, écoles primaires, parcs, services de santé locaux, équipements sportifs, etc.).

Finalement, considérant la controverse récente entourant le projet Royalmount, la mise sur pied d'une structure de concertation permettrait de bonifier celui-ci avec la participation de son promoteur et conjointement à la conception du projet Namur-Hippodrome. Dans la lignée des intentions exprimées récemment par Carbonleo¹¹, il s'agit d'une opportunité d'influencer et de remodeler une partie du projet Royalmount en y proposant une diversification des usages et notamment d'y ajouter un volet résidentiel

¹⁰ Cette échéance concerne seulement le site de l'ancien hippodrome. Cependant, dans l'objectif de réaliser une planification intégrée du secteur Namur-De-la-Savane, l'élaboration du plan de développement prévu à l'acte de vente devrait être réalisée pour l'ensemble du secteur.

¹¹ Marcotte, C. (2019) Royalmount, un projet qui évolue avec les Montréalais, publié dans La Presse le 16 décembre, URL : <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/201912/15/01-5253843-royalmount-un-projet-qui-evolue-avec-les-montrealais.php>

responsable et réfléchi qui, dans un contexte où le secteur est identifié au PMAD comme un secteur TOD, serait le bienvenu.

L'IDU recommande :

- *Que la Ville tente d'explorer les synergies possibles entre le projet Namur-Hippodrome et le projet privé Royalmount.*
- *Que la Ville initie la mise en place d'une structure de concertation qui permettrait à tous les groupes d'acteurs intéressés d'être partie prenante de la planification intégrée des projets situés dans le secteur Namur-De-la-Savane.*
- *Que l'intégration d'une fonction résidentielle importante soit ajoutée au projet de Royalmount.*

3.6 La maîtrise foncière comme outil de mise en œuvre d'un projet concerté et sans compromis pour la qualité

La maîtrise foncière totale du site de l'ancien hippodrome, qui compte pour 60% de la superficie du secteur de planification Namur-Hippodrome, représente une chance unique de réaliser un développement urbain de la plus grande qualité possible selon un plan de développement concerté. Bénéficiant à la fois de la qualité de propriétaire et des pouvoirs de planification et de réglementation que lui confère la Loi, la Ville se retrouve ainsi dans une position idéale pour manœuvrer stratégiquement et permettre la mise en œuvre d'un projet à la hauteur de ses ambitions et de ceux de la communauté montréalaise.

Afin que chacun des projets participe à la très grande qualité de l'ensemble et que cet ensemble atteigne les différents objectifs qui lui seront attribués, la mise en œuvre du plan de développement devrait se faire par l'adjudication des terrains à développer sur la base de la qualité des projets proposés plutôt que sur la base du prix offert par les soumissionnaires intéressés. Cependant, pour arriver à susciter un intérêt élevé ainsi qu'une surenchère au niveau de la qualité des projets proposés, la Ville doit être consciente de la nécessité d'impliquer les acteurs de l'immobilier (autant les promoteurs, les professionnels que les constructeurs) dans l'élaboration d'un plan de développement

concerté qui soit pertinent à l'égard des conditions du marché et sur le plan de la faisabilité économique et technique. La prise en compte du point de vue de l'entreprise privée est d'autant plus importante dans le contexte d'un projet qui se veut innovant, et donc, qui représente généralement des investissements plus importants et un risque accru pour les développeurs. En ce sens, il sera primordial que les terrains qui seront mis en vente à l'attention des promoteurs aient un potentiel de développement et une localisation intéressante dans l'ensemble. Il sera également important que le processus d'adjudication élaboré soit transparent et équitable et tienne compte des réalités particulières vécues par les différents groupes d'acteurs de l'immobilier¹².

Finalement, la Ville doit être consciente du pouvoir supplémentaire que lui confère la maîtrise foncière d'une grande partie du site et ne doit pas hésiter à conditionner la cession des terrains dont elle est propriétaire pour favoriser l'atteinte des objectifs fixés. À titre d'exemple, afin d'encourager la mixité sociale dans le futur écoquartier, la Ville pourrait choisir de favoriser une diversité de tenures foncières qu'elle pourrait imposer lors de la vente de différents terrains.

L'IDU recommande :

- *Que la Ville utilise la maîtrise foncière de 60% du site pour assurer l'aménagement d'un quartier d'une très grande qualité.*
- *Que l'adjudication des terrains à développer se fasse sur la base de la qualité des projets proposés plutôt que sur la base du meilleur prix offert.*
- *Que la Ville élabore en consultant les parties prenantes intéressées un processus d'adjudication des terrains transparent, équitable et adapté aux différents types de soumissionnaires visés.*

3.7 L'implication nécessaire des paliers de gouvernements supérieurs

L'aménagement d'un secteur de la taille de l'ancien hippodrome nécessite d'importants investissements publics afin de permettre la viabilisation de celui-ci. Au-delà des enjeux d'accessibilités pour lesquels des solutions doivent être mises en place, un travail colossal

¹² Les critères d'analyses des offres pour un terrain destiné à accueillir une coopérative d'habitation peuvent ne pas être adaptés à l'adjudication d'un terrain destiné à accueillir de l'habitation en copropriété. Ainsi, plusieurs ensembles de critères pourraient devoir être élaborés pour permettre une évaluation adéquate en fonction des types de soumissionnaires visés.

en matière d'infrastructures sanitaires et viaires, et d'aménagement général de l'espace public est à faire dans le secteur. Pour favoriser la mixité sociale du quartier, des fonds importants devront également être disponibles pour permettre la construction de logements sociaux, communautaires et abordables.

Considérant la vision avant-gardiste mise de l'avant par la Ville, la requalification du site devrait être promue comme un projet innovant et inspirant pour la grande région de Montréal, mais qui devrait également être cité en exemple à l'échelle québécoise et canadienne. Dans ce contexte, les paliers de gouvernements supérieurs devraient être interpellés par la Ville à contribuer financièrement à la réalisation du projet d'écoquartier. À l'image du redéveloppement de la gare de triage d'Outremont, sur laquelle se développe le nouveau campus de l'Université de Montréal, le Campus Mill, un programme conjoint d'investissement public, impliquant le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et la ville de Montréal, devrait être mis sur pied pour supporter le développement du quartier Namur-Hippodrome. En marge de la participation des gouvernements supérieurs à la viabilisation du site, la création d'un tel programme serait également une bonne occasion de concrétiser l'implication du gouvernement fédéral dans le domaine du logement abordable tel que mis de l'avant par sa Stratégie nationale sur le logement¹³.

L'IDU recommande :

- *Que la Ville de Montréal interpelle les gouvernements supérieurs à participer financièrement à la réalisation du projet par le biais d'un programme d'investissement tripartite.*

4 Conclusion : vers la création d'un sous-centre de première importance?

Pour conclure, l'IDU souhaite rappeler l'opportunité unique que constitue le site Namur-Hippodrome d'être à l'avant-garde du développement urbain pour la Ville de Montréal. S'appuyant sur une vision et des principes de développement solides et vertueux, la requalification de ce secteur a toutes les chances d'être un projet exemplaire à l'échelle du Québec et même du Canada.

Au-delà de l'importance du secteur Namur-Hippodrome pour la Ville de Montréal, le redéveloppement de tout le secteur Namur-De-la-Savane revêt une importance capitale pour l'ensemble de la métropole. Dans le contexte actuel du développement intensif des

¹³ Gouvernement du Canada (2018), Stratégie nationale sur le logement du Canada – un chez-soi d'abord, 45p.
Pour plus d'informations : <https://www.chezsoidabord.ca/>

projets à vocation résidentiels sur les derniers terrains disponibles du centre-ville, des solutions devront être élaborées pour répondre aux besoins en espaces à bureaux qui se manifesteront dans le futur. Le redéveloppement du secteur Namur-De-la-Savane pourrait constituer une opportunité intéressante pour pallier ces besoins. Bénéficiant d'un positionnement stratégique, à proximité de l'aéroport international Montréal-Trudeau, de réseaux de transport routier et collectif d'importances et du centre-ville, lui-même, le secteur est déjà un pôle d'emploi important du Grand Montréal¹⁴. Un pôle que la Ville qualifie d'ailleurs de « point de pivot entre le pôle économique et l'ouest et le centre-ville »¹⁵.

En profitant d'un développement de très grande qualité, cohérent dans son ensemble, comportant une mixité fonctionnelle et sociale élevée et munie d'excellents niveaux de desserte en transport en commun, le secteur a toutes les chances de devenir un sous-centre important de la métropole. Un sous-centre appuyant la vocation économique du centre-ville, certes, mais présentant également des milieux de vie complets et intégrés participants au dynamisme de la métropole et caractérisant le « bon vivre » de ses quartiers centraux.

Sur cette dernière réflexion, l'IDU aimerait soulever que le développement du secteur est une opportunité d'entamer une réflexion macro-économique et stratégique à l'échelle de l'agglomération. Une réflexion qui, portée par des questionnements sur le futur du développement des villes, permettrait d'actualiser la vision d'avenir de l'agglomération pour la prochaine décennie et de relever ce dont Montréal aura besoin pour conserver sa place de métropole sur l'échiquier nord-américain et mondial. Bien effectuée, une telle réflexion pourrait contribuer à améliorer le Plan métropolitain d'aménagement et développement ainsi que le Schéma d'aménagement de l'agglomération. Elle permettrait conséquemment de guider les interventions d'aménagement futures pour qu'elles soient inspirantes, productives et utiles pour la grande région métropolitaine de Montréal.

¹⁴ On y dénombre 30 000 emplois dont 80% sont issus du secteur tertiaire.

Source : Ville de Montréal (2019), Document d'information – Quartier Namur-Hippodrome, p.35

¹⁵ Ville de Montréal (2019), Document d'information – Quartier Namur-Hippodrome, p.35