



la Chambre de commerce  
du Montréal métropolitain

# Namur-Hippodrome : l'occasion de créer un quartier de référence inclusif et écologique

.....

*Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur le secteur Namur-Hippodrome*

*14 février 2020*

# Table des matières

<b>Préambule.....</b>	<b>3</b>
<b>Contexte.....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Une référence en innovation urbaine inclusive.....</b>	<b>6</b>
<b>2. Investir dans le transport collectif, une nécessité .....</b>	<b>9</b>
<b>3. La gouvernance des grands projets de requalification .....</b>	<b>10</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>11</b>
<b>Synthèse des recommandations.....</b>	<b>12</b>

## Préambule

Forte d'un réseau de plus de 7 500 membres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient sur des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

## Contexte

La Chambre participe régulièrement aux exercices de réflexion en matière d'aménagement et de développement économique du territoire. Alors que la vigueur de l'économie montréalaise entraîne la multiplication de nouveaux projets publics et privés, des secteurs longtemps laissés pour compte font désormais l'objet d'un intérêt renouvelé. Au cours de la dernière année, la Chambre est intervenue lors de consultations sur les projets d'aménagement du secteur industriel de la Pointe-de-l'Île (janvier 2020), du secteur Bridge-Bonaventure (octobre 2019), du Parc olympique (août 2019), d'Assomption-Sud-Longue Pointe (avril 2019) et du secteur des Faubourgs (avril 2019). Elle s'est également prononcée lors des consultations tenues par la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation de la Ville de Montréal portant sur les impacts du projet Royalmount<sup>1</sup>.

Le comité consultatif sur le développement économique du territoire, formé à la demande de la mairesse Valérie Plante et présidé par Michel Leblanc, président et chef de la direction de la Chambre, recommandait à la Ville d'établir une vision claire en amont des grands projets de requalification urbaine<sup>2</sup>. La Chambre soutient le développement de quartiers centraux forts et dynamiques, où se côtoient les pôles d'emploi et les milieux de vie, situés à proximité des axes de transport collectif. On trouve dans les mémoires mentionnés ci-dessus, en particulier ceux sur les secteurs de la Pointe-de-l'Île<sup>3</sup> et de Bridge-Bonaventure<sup>4</sup>, l'importance d'intégrer du transport collectif et des services publics nécessaires à la création de milieux de vie complets où l'on habite, où l'on travaille et où l'on se divertit.

---

<sup>1</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le projet Royalmount, signe d'une métropole qui a retrouvé son dynamisme économique*, mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation sur les impacts du projet Royalmount, 16 janvier 2019, [En ligne : [https://www.ccmm.ca/~media/files/News/Memoires/2019/CCMM\\_Royalmount\\_final\\_fr.pdf](https://www.ccmm.ca/~media/files/News/Memoires/2019/CCMM_Royalmount_final_fr.pdf)].

<sup>2</sup> Comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal, *Bâtir une métropole prospère au profit de tous ses quartiers*, 22 octobre 2018, [En ligne : <https://www.ccmm.ca/~media/Files/News/2018/Rapport-Batir-une-metropole-prospere-au-profit-de-tous-ses-quartiers.pdf?la=fr>].

<sup>3</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Secteur industriel de la Pointe-de-l'Île : préparer le terrain pour le développement de l'Est*, mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur le secteur industriel de la Pointe-de-l'Île, 19 janvier 2020, [En ligne : [https://www.ccmm.ca/~media/Files/News/Memoires/2020/CCMM\\_memoire\\_consultation\\_SIP1\\_20200119.pdf](https://www.ccmm.ca/~media/Files/News/Memoires/2020/CCMM_memoire_consultation_SIP1_20200119.pdf)].

<sup>4</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Préparer l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure*, mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, 26 septembre 2019, [En ligne : [https://www.ccmm.ca/fr/publications/infrastructure/avenir-secteur-bridge-bonaventure/~media/Files/News/Memoires/2019/Memoire\\_CCMM\\_Bridge-Bonaventure.pdf](https://www.ccmm.ca/fr/publications/infrastructure/avenir-secteur-bridge-bonaventure/~media/Files/News/Memoires/2019/Memoire_CCMM_Bridge-Bonaventure.pdf)].

En ce qui a trait au secteur à l'étude, la Chambre a souligné depuis plusieurs années les possibilités que recèle le site de l'hippodrome, qui a fait l'objet d'une première tentative de redéveloppement durant les années 1990. Depuis la décision du gouvernement du Québec de céder le terrain à la Ville prise en 2012, que la Chambre avait d'ailleurs saluée<sup>5</sup>, la Chambre a encouragé la Ville à amorcer un exercice de réflexion et de consultation sur le développement éventuel de ce très vaste terrain, stratégiquement situé au cœur de l'île.

Ce mémoire présente l'analyse de la Chambre en ce qui a trait à la vision et aux paramètres devant encadrer le développement de ce territoire, et définit les pistes d'action que la Ville devrait considérer afin d'atteindre ses objectifs en matière d'aménagement durable, de mixité et de fluidité des déplacements.

## Introduction

Montréal profite présentement d'une croissance économique enviable, comme en témoigne l'abondance de projets publics et privés à l'échelle métropolitaine. En 2018, 154 chantiers de plus de 20 millions de dollars étaient en cours de réalisation, totalisant 39,4 milliards de dollars en investissements<sup>6</sup>. En 2019, la construction de copropriétés et de logements locatifs a atteint de nouveaux sommets, avec 25 112 nouvelles unités d'habitation mises en chantier. Ce renversement de tendance envoie des signaux clairs : les constructeurs sont au rendez-vous et les investisseurs privés sont optimistes à l'égard de la région métropolitaine.

La vague d'investissements privés que connaît Montréal depuis quelques années a eu l'effet d'un grand déblocage urbanistique. En l'espace de quelques années, les Montréalais ont vu des grues s'élever au-dessus de terrains laissés vacants, dans certains cas depuis des décennies. La construction de nouveaux gratte-ciels, qui s'était subitement arrêtée en 1992, a repris au tournant des années 2010.

En peu de temps, le Mile-Ex s'est positionné comme un pôle d'emploi de réputation mondiale pour les travailleurs en intelligence artificielle. Le secteur des Faubourgs, longtemps boudé par les investissements privés, fait l'objet d'un véritable renouveau avec le Quartier des lumières, l'Esplanade Cartier et l'achat de l'usine Molson. Le secteur sud du bassin Peel doit, pour sa part, accueillir un développement mixte d'envergure au cours des prochaines années. Finalement, la *Déclaration pour revitaliser l'Est de Montréal*, signée en 2018, témoigne de la volonté politique renouvelée de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec à développer un territoire longtemps délaissé. Ces cas de figure témoignent d'une dynamique de développement économique du territoire guidé en grande partie par des investissements privés structurants.

---

<sup>5</sup> Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Cession des terrains de l'hippodrome : un geste fort en faveur de la métropole*, communiqué, 23 mars 2012, [En ligne : <https://www.cmm.ca/fr/nouvelles/transfer-of-the-hippodrome-a-strong-gesture-in-favour-of-the-city/>].

<sup>6</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, *Perspective Grand Montréal*, n° 37, janvier 2019, [En ligne : [http://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/37\\_Perspective.pdf](http://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/37_Perspective.pdf)].

On peut également établir des parallèles avec le développement réussi des vastes terrains qui formaient jadis les ateliers Angus. Ce projet, dont la réalisation par phase s'est étalée sur plusieurs décennies, demeure un exemple de mobilisation réussie du milieu autour d'un leadership assumé, pour réunir des espaces commerciaux, des entreprises d'économie sociale, des commerces et services de proximité, ainsi que des propriétés résidentielles accommodant divers types de ménages. On peut tirer plusieurs leçons de ce développement, comme l'importance de développer une vision claire dès le départ, la nécessité de rallier la communauté locale et de maintenir la mobilisation, l'obligation d'avoir des reins financiers solides pour pouvoir persévérer malgré les différents cycles immobiliers, et le besoin de planifier dès le départ et de déployer rapidement une desserte en transport en commun.

À titre de propriétaire foncier, la Ville dispose elle-même de leviers stratégiques pour orienter le développement du territoire. Au milieu des années 2000, la requalification des anciens ateliers municipaux du métro Rosemont, d'une superficie de 5 hectares, a permis d'accueillir progressivement plusieurs centaines de résidents, d'y loger une nouvelle bibliothèque et de cimenter un pôle d'emploi. Le projet Îlot Rosemont, qui prendra forme au-dessus de l'édicule de métro, ajoutera au quartier 193 unités de logement pour aînés à faible revenu. Au nord, le site Louvain Est, d'une superficie de 8 hectares, est présentement en cours de requalification et pourrait accueillir 1 000 nouveaux logements ainsi que des services publics. La conversion de l'ancienne cour de voirie sera l'occasion d'explorer des modes de codéveloppement avec le milieu communautaire d'Ahuntsic.

Récemment, la Ville a accéléré sa stratégie d'acquisition de terrains et de bâtiments, comme le couvent des Hospitalières en 2017 (15 millions de dollars), la section sud de l'îlot Voyageur en 2018 (18 millions de dollars), le site patrimonial du Fort Lorette en 2018 (5,7 millions de dollars) et un terrain de 140 hectares en 2019 qui s'intégrera au Grand parc de l'Ouest (73 millions de dollars).

Avec l'acquisition des vastes terrains de l'hippodrome Blue Bonnets (46 hectares) en 2017, la Ville a pris en charge l'un des plus grands sites vacants des quartiers centraux de Montréal. Situé en bordure de l'autoroute 15 et à distance de marche du métro Namur, le terrain n'avait pas été intégré lors du développement du secteur Décarie tout au long du 20<sup>e</sup> siècle.

Cette partie du territoire montréalais continue d'évoluer. Le secteur Namur-De la Savane, situé à proximité immédiate des terrains de l'Hippodrome, est en pleine transformation : huit projets sont prévus au cours des 15 prochaines années, qui ajouteront 15 178 logements aux 17 170 existants<sup>7</sup>. Le projet Royalmount, qui vient de s'amorcer, représente un investissement privé de près de 2 milliards de dollars et accueillera à terme jusqu'à 7 000 résidents. Enfin, la zone appelée « Le Triangle » accueillera 3 300 logements d'ici 2025, dont 30 % de logements sociaux et abordables.

À l'évidence, ces développements nécessiteront l'installation de services de proximité, dont des établissements de services publics, des espaces récréatifs et des parcs, condition de base à la qualité de vie des citoyens. Il faudra également déterminer les plans de déplacement pour favoriser le transport collectif et actif.

---

<sup>7</sup> Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, mai 2019, p. 8, [En ligne : [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/accés-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/etudes-recherches-transport/Documents/etude\\_namur.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/accés-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/etudes-recherches-transport/Documents/etude_namur.pdf)].

C'est dans ce contexte que doit s'envisager le projet de l'hippodrome : un chantier majeur qui a le potentiel de jouer un rôle structurant pour un secteur en transformation. De par sa taille et sa localisation, il peut devenir un quartier de référence pour définir le développement urbain inclusif du 21<sup>e</sup> siècle. Nous appuyons donc pleinement l'ambition évoquée par la Ville de Montréal d'en faire un quartier carboneutre, ouvert sur son environnement, qui mise sur des espaces publics de qualité et qui prévoit l'inclusion de logements sociaux et abordables.

La vision de la Ville est particulièrement ambitieuse, sachant que le développement des terrains de l'hippodrome présente des contraintes liées à l'enclavement relatif. Le site est encerclé par un chemin de fer et une gare de triage, un parc d'entreprises où s'exercent des activités manufacturières et logistiques, et l'autoroute Décarie. De plus, de par sa taille, une partie des terrains se trouve relativement éloignée du métro. Comme dans le cas du projet Royalmount, il faudra renforcer les dispositifs de transport en commun pour accompagner les nouveaux développements dans ce secteur.

La mise à niveau des infrastructures publiques exigera une approche concertée entre intervenants et organismes publics. Enfin, la localisation du site engendra également un défi en matière de gouvernance, de partage de responsabilité et d'efficacité. En effet, outre la collaboration du ministère des Transports du Québec et de la Société de transport de Montréal, il faudra également compter sur celle de l'arrondissement Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce et des villes liées d'Hampstead, de Côte-Saint-Luc et de Mont-Royal.

## **1. Une référence en innovation urbaine inclusive**

Le terrain de l'hippodrome dispose d'attributs exceptionnels. Avec ses 46 hectares, il s'agit du dernier site vacant d'une telle superficie situé au cœur de l'île. Exception faite des bâtiments de l'hippodrome, le site n'a accueilli qu'une piste de course, ce qui a réduit les coûts associés à la démolition et à la décontamination – situation rarissime pour des chantiers de requalification de ce type. Non seulement le terrain est-il connecté à l'autoroute 15, mais son entrée est située à 400 mètres de la station de métro Namur. Au-delà de sa localisation, le principal intérêt du site est qu'il n'a présentement qu'un seul propriétaire : la Ville de Montréal.

### **Faire preuve d'ambition**

La Ville a l'occasion de formuler une vision claire d'aménagement et de lotir les terrains selon ses propres paramètres. La Chambre estime que le quartier qui naîtra de l'hippodrome doit exemplifier un modèle de développement avant-gardiste, qui pourra contribuer à définir les meilleures pratiques à l'échelle internationale. De nombreuses grandes villes ont profité de vastes chantiers de requalification pour mener des expériences d'urbanisme et d'architecture à grande échelle. À Londres, le redéveloppement de l'emblématique Battersea Power Station a été conjugué à un développement écologique à haute densité. Le Royal Seaport de Stockholm, qui accueille 12 000 habitations et 35 000 travailleurs, atteindra la carboneutralité en 2030. À Grenoble, l'écoquartier de Bonne concilie une forte densité résidentielle et des espaces verts, et son succès a contribué à faire rayonner la ville à travers le monde. En France seulement, on recense plus de 600 écoquartiers.

Néanmoins, bon nombre de ces projets ont fait l'objet de contributions financières importantes des différents ordres de gouvernement, et dans certains cas, de l'Union européenne. S'il convient de s'en inspirer, on doit privilégier les modèles de développement qui ne dépendent pas de l'influx d'argent public. La Chambre encourage la Ville à faire la démonstration qu'un quartier durable et mixte est réalisable à l'intérieur des budgets de la Ville, en s'appuyant sur les dynamiques de marché.

Montréal regorge d'expertise en matière de conception, d'architecture innovante et de bâtiments écologiques. Certains promoteurs, comme la Société de développement Angus, ont démontré leur capacité à rentabiliser des projets d'envergure tout en créant un milieu mixte et écologique – la phase II du Technopole Angus a été le deuxième projet à obtenir la certification LEED-AQ v4 Platine au Canada.

La Cité Midtown, qui vise la même certification, doit voir le jour à proximité de la station de métro Du Collège, accueillant 650 condos, 90 maisons en rangées et des commerces. À L'Île-des-Sœurs, le quartier Pointe-Nord, situé à proximité de la station du Réseau express métropolitain, regroupera à terme un total de 2 000 logements. À Laval, la Ville a annoncé qu'un site de 37 hectares en bordure de l'autoroute 15 sera transformé en développement mixte et carboneutre, limitant l'espace réservé à l'automobile. Ces exemples ont un trait en commun : la place prépondérante accordée aux piétons et au transport collectif.

La popularité des projets immobiliers à caractère écologique témoigne de l'appétit croissant des résidents montréalais à habiter des milieux de vie complets à proximité d'axes de transport collectif. Le site de l'hippodrome pourrait faire cas de figure et inspirer de futurs développements dans la région métropolitaine et ailleurs. La Ville doit profiter de cette formidable occasion pour favoriser l'expérimentation et l'innovation en matière d'aménagement, d'architecture et d'environnement, et servir d'inspiration pour des projets futurs.

***Recommandation n° 1 : Consacrer le site de l'hippodrome comme un site d'expérimentation et d'innovation urbaine en termes d'aménagement durable, d'architecture à faible empreinte écologique et de technologie du bâtiment favorisant les déplacements à pied, les transports actifs et l'utilisation du transport collectif.***

### **La densité urbaine, vecteur de développement durable et d'abordabilité**

Avec 320 000 nouveaux ménages qui s'établiront dans la région métropolitaine d'ici 2031, la Communauté urbaine de Montréal (CMM) s'est fixé comme objectif d'orienter 40 % de la croissance à proximité des points d'accès des réseaux de transport<sup>8</sup>. La Ville devra donc saisir toutes les occasions de densifier les aires avoisinant les stations de métro.

La densification urbaine est une nécessité à la fois sociale, économique et environnementale. Un édifice pourra inclure davantage de logements abordables s'il est en mesure d'amortir ses coûts fixes de développement sur un plus grand nombre d'unités. En limitant le nombre d'étages dans les quartiers centraux, Montréal a paradoxalement contribué au développement d'un parc immobilier pour des clientèles de plus en plus aisées.

Les quartiers plus denses permettent de répartir sur plus d'unités les coûts des services publics, des espaces collectifs et des zones vertes. Outre l'impact sur le partage des coûts initiaux, une densité plus élevée permet de répartir les frais d'entretien et de réfection des infrastructures, une réalité souvent mal comprise lorsque vient le temps de planifier le développement des quartiers de Montréal.

---

<sup>8</sup> Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement – Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*, 2011, [En ligne : [https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad\\_plan\\_metropolitain\\_aménagement\\_developpement.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_aménagement_developpement.pdf)].

La densité résidentielle a également une incidence importante sur la vitalité économique : les employeurs tendent à s'installer à proximité de bassins de main-d'œuvre, et les zones densément habitées sont généralement plus susceptibles d'attirer des entreprises offrant des emplois bien rémunérés. À l'heure actuelle, le secteur Namur-De la Savane accueille des entreprises des sciences de la vie (Bioastra Technologies, Pharmascience, Replicor, PnuVax) et des institutions (Institut de recherche en biotechnologie du Conseil national de recherches du Canada) au sein de la Cité scientifique. L'augmentation de la population résidentielle des quartiers avoisinants permettrait d'améliorer la compétitivité d'un tel parc industriel de pointe.

Par ailleurs, l'empreinte environnementale des habitants de zones à forte densité est également plus faible que dans les zones de faible densité. Comme le souligne le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, la densité constitue ainsi l'un des principes phares d'un aménagement durable. La mutualisation des services publics, notamment en matière de transports collectifs, permet de réduire substantiellement les émissions de GES des ménages.

La Ville devra rehausser les coefficients d'occupation si elle souhaite atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés en matière d'abordabilité, de développement durable et de développement économique, tant pour le quartier Namur-Hippodrome qu'à l'échelle métropolitaine.

***Recommandation n° 2 : Rehausser les coefficients d'occupation des sols afin de favoriser une plus forte densité résidentielle sur le terrain de l'hippodrome.***

### **Innover dans les modes de développement**

Au terme de cette consultation, la Ville entend déposer d'ici 2021 un plan d'ensemble et adopter les modifications réglementaires, le cas échéant, d'ici 2023. Indépendamment des mécanismes qu'elle utilisera pour sélectionner les projets et attribuer des lots à partir de 2023, elle devra orienter ses choix selon les critères qualitatifs des propositions reçues. Elle devra avant tout sélectionner les projets en fonction de leur qualité globale plutôt qu'en fonction du prix qu'elle pourrait obtenir sur les terrains. À cet égard, la Chambre invite la Ville à s'inspirer des meilleures pratiques internationales en matière de projets de requalification et d'appels de proposition. Les terrains ne doivent pas être nécessairement cédés au plus offrant, mais aux propositions qui en offrent le plus en matière de mixité, d'aménagement et de développement durable.

Cette réflexion doit être menée dès aujourd'hui. Les pouvoirs publics devront faire preuve d'imagination et s'adjoindre à des experts afin d'adapter les processus d'appels d'offres et d'appels de proposition à sa vision d'aménagement. Dans le monde entier, plusieurs quartiers emblématiques développés sur des terrains publics partagent une distinction : celle d'avoir bénéficié de conditions de vente et de prix de terrains abordables. Dans le cas de l'hippodrome, la Ville doit viser des objectifs ambitieux en matière de mixité et de développement durable avant de chercher à obtenir un prix élevé au pied carré.

***Recommandation n° 3 : Réfléchir en amont à la mécanique des appels de proposition et des moyens d'attirer les propositions innovantes en matière de mixité, d'aménagement et de développement durable s'inspirant des meilleures pratiques internationales.***



## 2. Investir dans le transport collectif, une nécessité

Situé en plein cœur géographique de l'île, le secteur Namur-Hippodrome est caractérisé par sa situation d'enclavement et de congestion routière. Le succès de ce projet de requalification repose en majeure partie sur la capacité de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec à poser des gestes structurants afin d'améliorer la connectivité du quartier, de favoriser l'utilisation du transport collectif et de limiter les effets de l'arrivée de nouveaux ménages sur des axes routiers fortement congestionnés.

Le débat public entourant les impacts du projet Royalmount a bien illustré à quel point il est nécessaire de renforcer l'offre de transport en commun afin d'intégrer des développements résidentiels dans des secteurs à proximité de l'autoroute Décarie. La Chambre recommande que la Ville priorise l'analyse des solutions requises pour désenclaver le secteur Namur-Hippodrome et s'assure de leur mise en œuvre au fur et à mesure que le projet avancera.

En vertu de l'entente signée entre Montréal et Québec pour le développement du terrain de l'hippodrome, les deux ordres de gouvernement se trouvent à être liés au dossier. Il s'agit là d'une occasion d'interpeller directement le gouvernement du Québec sur la nécessité de déployer des solutions de mobilité et d'investir dans les infrastructures pour désenclaver les terrains.

Le prolongement de l'avenue Cavendish entre Côte-Saint-Luc et l'arrondissement Saint-Laurent doit être priorisé. Ce chantier, qui a fait l'objet de nombreuses études et discussions depuis plus de 50 ans, requiert une volonté politique et un leadership fort. En parallèle, la Ville doit étudier avec la STM différents scénarios pour limiter en amont l'impact sur le réseau routier de milliers de nouveaux résidents susceptibles de choisir le quartier Namur-Hippodrome en raison de sa proximité aux pôles d'emploi tels que la zone industrielle de Saint-Laurent, le deuxième plus important de la métropole. Ce sont 80 % des 30 000 travailleurs du secteur Namur-De la Savane qui s'y rendent en automobile en provenance d'un autre quartier<sup>9</sup>.

***Recommandation n° 4 : Accélérer les démarches visant la réalisation du prolongement du boulevard Cavendish vers l'avenue Royalmount.***

### **Faciliter les interventions sur les infrastructures publiques**

La démarche de planification entreprise par la Ville vise le site de l'hippodrome ainsi que le secteur d'environ 30 hectares situé à l'est, enjambant l'autoroute 15 et incluant les abords de la station Namur. Des efforts importants devront être consentis pour en améliorer les conditions de mobilité, augmenter la connectivité des lieux et favoriser le développement d'un milieu de vie sain pour les futurs résidents. La requalification du site de l'hippodrome nécessitera d'importants investissements publics en infrastructures souterraines et en voirie. Il faudra y déployer de nouveaux chemins d'accès et aménager des passerelles pour faciliter les liens avec les quartiers avoisinants.

Actuellement, les développeurs qui souhaitent apporter des modifications aux infrastructures publiques et participer à leur financement se heurtent à de nombreuses embûches. Le cadre d'analyse actuel de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec (MTQ) ne répond pas aux délais imposés par le développement immobilier et la flexibilité qu'il requiert.

---

<sup>9</sup> *Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane, mai 2019*, p. 8, [En ligne : [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/etudes-recherches-transport/Documents/etude\\_namur.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/etudes-recherches-transport/Documents/etude_namur.pdf)].

Pour que le futur quartier de l'hippodrome atteigne ses cibles d'utilisation de transport collectif et actif, la Ville devra agir comme facilitateur auprès des entreprises souhaitant modifier certaines emprises routières de responsabilité provinciale ou financer la mise à niveau d'infrastructures publiques locales. Cette dernière pratique permet aux développeurs d'accélérer l'adaptation du réseau local aux impératifs du développement, tout en partageant équitablement les coûts de réalisation. À Londres, le consortium ayant remporté le concours international pour aménager le Greenwich Millenium Village a notamment participé au financement de la desserte en transport collectif. Plus près de nous, les propriétaires du Quartier Dix30 ont investi dans des modifications au réseau routier local pour en améliorer la fluidité.

***Recommandation n° 5 : Prévoir des mécanismes d'approbation clairs, rapides et connus de tous regroupant l'ensemble des instances (MTQ, Ville de Montréal, arrondissements, villes liées) afin de répondre aux demandes hors normes de promoteurs dans le cadre de projets nécessitant des modifications aux infrastructures publiques.***

### **3. La gouvernance des grands projets de requalification**

La coordination des grands projets de requalification urbaine s'est passablement complexifiée au fil des ans. La multiplication d'intervenants, dont l'action est dictée par des mandats et des cadres réglementaires précis, présente des défis dans le cadre de grands projets d'infrastructures publiques. Les villes, les ministères et les organismes publics œuvrent à améliorer leurs pratiques, mais force est de constater que la complexité de la coordination et de la gouvernance multiagence ajoute délais et surcoûts.

Le développement de l'hippodrome nécessitera une collaboration entre plusieurs services de la Ville de Montréal, ses arrondissements limitrophes, les villes liées, le CN et le CP, la STM et l'ARTM, au même titre que le MTQ. Par ailleurs, le quartier Namur-Hippodrome devra accueillir plusieurs milliers de nouveaux ménages. Sachant que de nombreuses familles choisissent de se loger en périphérie au moment où leur aîné atteint l'âge scolaire, il convient de débiter dès maintenant les démarches pour intégrer des écoles sur le site.

La création d'une instance de coordination permettrait de désigner des répondants, tant pour les services municipaux que pour les partenaires des réseaux techniques (Hydro-Québec, Énergir), pour les agences de transport (ARTM et STM), pour le MTQ ou pour les commissions scolaires. Cette structure, qui pourrait prendre la forme d'un organisme à but non lucratif, serait liée par la vision et les paramètres généraux déterminés par la Ville. Cet organisme aurait comme responsabilité d'assurer une coordination efficiente entre les acteurs, de définir rapidement les enjeux particuliers durant la phase de réalisation et de rendre des comptes à la Ville sur l'avancement du projet.

La Ville doit également établir une approche partenariale avec les développeurs, les promoteurs et les investisseurs privés qui seront mandatés pour concrétiser sa vision sur le terrain de l'hippodrome. La multiplication des projets à l'échelle métropolitaine entraîne une très forte pression sur les prix, si bien qu'un projet d'un demi-million de pieds carrés nécessite désormais 18 mois de planification, plus du double qu'avant l'explosion des mises en chantier<sup>10</sup>. La Ville devra optimiser ses processus pour réduire les délais, ainsi que miser une approche fondée sur l'expérience client de ses partenaires privés. Un tel chantier de requalification doit servir d'occasion pour améliorer les processus de la Ville et innover en créant un espace de dialogue avec les acteurs du secteur de la construction et du développement immobilier.

<sup>10</sup> Devencore, *Hausses vertigineuses des coûts de la construction*, 22 août 2019, [En ligne : <https://devencore.com/french/market-information-detail/Hausse-vertigineuse-des-co-ts-de-construction>].

Développé sur une friche industrielle à Malmö en Suède, le projet Vastra Hamnen a permis à la municipalité d'intégrer de nouvelles méthodes de travail sur les plans administratif et politique<sup>11</sup>. Durant la phase de planification, la Ville de Malmö a compté sur la collaboration de promoteurs et de développeurs pour dresser un plan d'ensemble, évaluer les contraintes techniques et définir des objectifs atteignables.

**Recommandation n° 6 : Mettre sur pied une instance de coordination pour le site de l'hippodrome relevant de la Direction générale de la Ville de Montréal, ayant pour mandat de coordonner les besoins en matière de services publics et d'offrir aux partenaires privés un canal de communication par la voie d'un guichet unique.**

## Conclusion

À titre de propriétaire foncier, la Ville de Montréal contrôle les conditions de développement de l'hippodrome. Il s'agit d'une occasion exceptionnelle de faire lever de terre un quartier innovant et visionnaire qui répond aux besoins de la population montréalaise, tout en modernisant les mécanismes de planification et de réalisation de grands chantiers de requalification.

Au moment où plusieurs villes et municipalités de la CMM amorcent une transition vers de nouvelles typologies d'urbanisme et favorisent l'implantation d'aires TOD, Montréal doit exercer son leadership au sein de son propre territoire.

Le secteur nécessitera des investissements importants pour contenir les impacts sur la congestion et favoriser l'adoption du transport collectif. La Ville devra regrouper les instances institutionnelles et publiques ainsi que les partenaires privés autour d'une vision claire et ambitieuse. Tant au niveau de l'urbanisme que de la gouvernance, le quartier Namur-Hippodrome doit être un lieu d'expérimentation.

Les mouvements du nouvel urbanisme et de la croissance intelligente (*smart growth*) visent à réhumaniser l'espace public et à créer des milieux de vie complets. Des aménagements denses et mixtes favorisant les déplacements à pied doivent être considérés comme les conditions de base du développement urbain moderne. Alors que le secteur Décarie est caractérisé par sa faible densité, son absence d'espaces publics et son aménagement défavorable au transport actif ainsi que collectif, le site de l'hippodrome devra offrir aux visiteurs un contraste saisissant. La Chambre encourage la Ville à faire preuve d'ambition et à réunir toutes les conditions pour faire du site de l'hippodrome un projet exemplaire.

---

<sup>11</sup> Enclume, *Recherche documentaire de précédents en matière d'aménagement de quartiers durables – Rapport final*, février 2019, p. 47, [En ligne : [http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/3-8\\_precedents\\_aménagement\\_quartiers\\_durables.pdf](http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/3-8_precedents_aménagement_quartiers_durables.pdf)].

## Synthèse des recommandations

**Recommandation n° 1 :** Consacrer le site de l'hippodrome comme un site d'expérimentation et d'innovation urbaine en termes d'aménagement durable, d'architecture à faible empreinte écologique et de technologie du bâtiment favorisant les déplacements à pied, les transports actifs et l'utilisation du transport collectif.

**Recommandation n° 2 :** Rehausser les coefficients d'occupation des sols afin de favoriser une plus forte densité résidentielle sur le terrain de l'hippodrome.

**Recommandation n° 3 :** Réfléchir en amont à la mécanique des appels de proposition et des moyens d'attirer les propositions innovantes en matière de mixité, d'aménagement et de développement durable s'inspirant des meilleures pratiques internationales.

**Recommandation n° 4 :** Accélérer les démarches visant la réalisation du prolongement du boulevard Cavendish vers l'avenue Royalmount.

**Recommandation n° 5 :** Prévoir des mécanismes d'approbation clairs, rapides et connus de tous regroupant l'ensemble des instances (MTQ, Ville de Montréal, arrondissements, villes liées) afin de répondre aux demandes hors normes de promoteurs dans le cadre de projets nécessitant des modifications aux infrastructures publiques.

**Recommandation n° 6 :** Mettre sur pied une instance de coordination pour le site de l'hippodrome relevant de la Direction générale de la Ville de Montréal, ayant pour mandat de coordonner les besoins en matière de services publics et d'offrir aux partenaires privés un canal de communication par la voie d'un guichet unique.