



Namur-Hippodrome : Se donner les moyens de ses ambitions

AVIS DU CRE-MONTRÉAL
Présenté à l'Office de consultation
publique de Montréal
6 février 2020





Conseil régional de l'environnement de Montréal

Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513
info@cremtl.gc.ca
www.cremtl.gc.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Suivez-nous!



Table des matières

I – Mise en contexte.....	3
II – Analyse et recommandations.....	4
1. Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté	4
2. Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles	11
3. La mobilité active et collective, assise d’un quartier ouvert sur la ville	13
4. Un réseau d’espace verts et publics intégrés à la base de l’organisation spatiale.....	21
III – Conclusion : l’identité d’un quartier qui prend les moyens de ses ambitions	24



I – Mise en contexte

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) présente ici à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) son avis sur la vision de développement proposée par la Ville de Montréal pour le secteur Namur-Hippodrome.

Le CRE-Montréal est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, ses activités de sensibilisation, ses représentations publiques et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

Une perspective d'ensemble

Le CRE-Montréal s'intéresse depuis déjà plusieurs années au potentiel d'aménagement durable du secteur Namur-Hippodrome et, plus largement, à celui du secteur de planification stratégique Namur-De la Savane :

- À la faveur de nos contacts depuis de nombreuses années avec les [Amis du Parc Meadowbrook](#) et de notre implication sur la Table de concertation du parc Mont-Royal (depuis 2005), nous apprécions le potentiel du secteur Namur-Hippodrome au regard de la connectivité écologique à grande échelle, puisqu'il est stratégiquement situé au carrefour de voies ferrées pouvant agir comme corridors de dispersion des espèces.
- En 2014, nous organisons une [conférence](#) à la Maison du développement durable sur l'agriculture urbaine, au cours de laquelle le site de l'ancien hippodrome a été présenté comme un site stratégiquement positionné pour l'implantation de l'agriculture urbaine à grande échelle.
- À la fin de l'année 2018, dans le cadre de la consultation publique au sujet du mégaprojet commercial Royalmount, nous avons exprimé notre vif désaccord par rapport à la vision de développement proposée par le promoteur Carbonleo. Nos [principales inquiétudes](#) se rapportent aux enjeux de congestion routière, d'intégration de la mobilité collective et active, et d'inscription du projet dans l'écosystème plus large des offres commerciales et de logements des secteurs adjacents. Dans la foulée de cette consultation, nous avons formé, avec plusieurs représentants des milieux d'affaires, écologistes, universitaires, professionnels, institutionnels et citoyens mobilisés, une [coalition](#) contre la réalisation du mégaprojet Royalmount dans sa forme actuelle.

Cette diversité de perspectives nous confère une vue d'ensemble sur le secteur Namur-Hippodrome et son inscription au cœur de matrices plus larges : le secteur de planification stratégique Namur-De la Savane, certes, mais aussi les réseaux de mobilité collective et active, de même que la trame verte et bleue montréalaise.

Atouts et défis : l'importance de l'audace et de la cohérence

Étant de propriété municipale, recelant les traces d'un intéressant patrimoine (notamment l'histoire agricole et l'ancien hippodrome Blue Bonnets) et étant favorablement situé pour la connectivité des milieux naturels, le territoire Namur-Hippodrome offre un énorme potentiel d'aménagement durable. D'ailleurs, l'administration formule dans son document de vision les plus hautes ambitions à cet égard : « milieu de vie exemplaire », « les plus hauts standards »,



« laboratoire des meilleures pratiques de développement durable », « quartier résilient », « espaces verts généreux », « prise en compte de la participation citoyenne », « maximiser l’atout de la maîtrise foncière » – autant d’expressions que nous avons l’habitude d’employer dans nos propres documents ! Il va donc de soi que nous ne pouvons qu’applaudir à la lecture de ces intentions.

À présent que sont établies les plus hautes espérances, il faut se demander comment on peut passer du concept d’écoquartier exemplaire à son application effective sur le terrain. Forcément, la stratégie de mise en œuvre devra être audacieuse et innovante, à la hauteur des défis à relever.

La section suivante vise à identifier, pour le bénéfice des commissaires de l’OCPM et de l’administration municipale, les pistes et volets d’action qui nous semblent les plus cohérents avec la vision proposée. Nos recommandations ne sont pas classées par ordre d’importance, mais arrimées aux orientations de développées présentées dans le document de la Ville.

II – Analyse et recommandations

1. Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté

De cette première orientation nous notons la volonté de la Ville de faire de Namur-Hippodrome un quartier « à l’avant-garde » et « exemplaire », notamment « en matière d’aménagement et d’architecture respectueuse de l’environnement », de réduction des gaz à effet de serre (GES), de gestion des matières résiduelles (GMR) et de carboneutralité.

Nous souscrivons pleinement à cette vision et invitons les décideurs à la considérer avec tout le sérieux requis, car elle implique que le nouveau quartier atteigne des niveaux de performance environnementale supérieurs aux seuils applicables aux autres quartiers, qui ne sont pas des éco-quartiers. En effet, il ne s’agit pas de faire de Namur-Hippodrome le premier des quartiers montréalais à se conformer aux cibles générales de développement durable, mais plutôt d’en faire un véritable quartier phare, qui élève la barre, qui saura faire rayonner le savoir-faire montréalais et qui demeurera pour plusieurs années encore une référence régionale, voire internationale, en urbanisme.

Définir des cibles adéquates pour un écoquartier d’avant-garde

Ainsi, l’aménagement de Namur-Hippodrome doit s’arrimer à une vision à long terme et rivaliser d’audace avec les meilleurs exemples internationaux. Il importe de définir d’abord et avant tout, à l’aulne de ces plus hauts standards, les cibles attendues pour un écoquartier d’avant-garde. Ce sont ces cibles qui devraient selon nous présider à la planification territoriale du quartier, la programmation de la mobilité, la programmation d’espaces verts, et l’élaboration du cadre réglementaire et normatif auquel devront se conformer les promoteurs immobiliers.



Tableau 1 - Exemples de cibles existantes et de cibles potentielles
pour un écoquartier d'avant-garde

Thèmes	Cibles existantes	Exemples de cibles pour un écoquartier d'avant-garde ¹
GES	Réduction de 80 % ² et carboneutralité en 2050 ³	Réduction de 90 % et carbonégativité
Canopée	25 % en 2025 ⁴	40 % ⁵
Aires terrestres protégées	10 % ⁶	17 % ^{7,8}
GMR	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de récupération de 85 % en 2030 • Zéro déchet 2030⁹ 	Zéro déchet
Sécurité routière	Vision zéro : zéro décès et blessures graves sur le réseau routier en 2040	Zéro décès et blessures graves sur le réseau routier
Part modale du transport actif et collectif à l'heure de pointe	Atteindre 55 % pour 2021 ¹⁰	Atteindre 90 %
Logement social, abordable et familial	20 % de logements sociaux, 20 % de logements abordables et 20 % de logements familiaux	Prendre en compte le portrait socioéconomique du quartier Côte-des-Neiges et les évolutions prévisibles, puis les refléter dans les modes de tenure et les typologies de logement

¹ Les éléments apparaissant dans cette colonne ne doivent pas être compris au sens de recommandations; ce sont des exemples de cibles inspirés d'autres éco-quartiers, de la science et de conventions internationales, qui illustrent nos attentes par rapport au projet Namur-Hippodrome.

² Engagement COP21, 2015.

³ Sommet mondial en action climatique de San Francisco, 2018.

⁴ Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015.

⁵ Seuil minimal pour une lutte efficace aux îlots de chaleur: <https://www.pnas.org/content/116/15/7575>
<https://journalmetro.com/actualites/2313733/ilots-de-chaleur-le-manque-darbres-affecte-surtout-les-quartiers-defavorises/>

⁶ Montréal durable 2016-2020.

⁷ Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, 2012.

⁸ [Plan stratégique pour la diversité biologique 2011-2020 et les Objectifs d'Aichi](#)

⁹ Projet de Plan directeur de gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal, 2019.

¹⁰ Montréal durable 2016-2020.



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

Recommandation 1

Que la Ville définisse, en amont de toute opération de lotissement et de toute construction, des cibles inspirées des plus hauts standards internationaux pour les écoquartiers, qui permettront de faire de Namur-Hippodrome un écoquartier toujours exemplaire en 2050, dans différents domaines :

- réduction de GES
- canopée
- aires terrestres protégées
- réduction à la source des déchets
- réduction du gaspillage alimentaire
- mobilité durable
- sécurité routière
- efficacité énergétique
- gestion durable des eaux pluviales
- de réduction des inégalités
- d'environnement favorable à la santé

S'assurer que ces cibles orientent les décisions concernant la planification territoriale, la conception architecturale, la construction et les aménagements du secteur Namur-Hippodrome.

Mobilisation des forces vives

Définir ces cibles, élaborer des stratégies de mise en œuvre à coût raisonnable et en mesurer l'atteinte constituent autant de chantiers nécessitant de mobiliser des connaissances de pointe dans nombre de domaines d'expertise. Nous y voyons une opportunité de produire et de mobiliser des connaissances, tout en abattant les silos disciplinaires et en faisant croître et rayonner l'expertise montréalaise.

Recommandation 2

Établir des partenariats avec les pôles d'expertises montréalais pertinents et mettre sur pied une plateforme de recherche interdisciplinaire, pour s'assurer de mobiliser toutes les connaissances utiles à la définition des cibles et à leur suivi, documenter l'innovation, proposer des correctifs en continu, et faire rayonner l'expertise montréalaise en développement urbain durable.

Toujours en ce qui concerne le suivi en continu, il nous semble extrêmement judicieux de mobiliser la population des quartiers limitrophes (et, au fur et à mesure de son développement, la population du nouveau quartier), afin « d'insuffler l'impératif de la transition écologique ». Les citoyenNEs ont un rôle clé à jouer dans la définition de la vision de développement du quartier,



sa mise en œuvre et le suivi des opérations. Favoriser le dialogue entre les citoyenNEs, les promoteurs immobiliers et la Ville à toutes ces étapes nous semble une stratégie garante de l'appropriation du nouveau quartier, de l'acceptabilité sociale des divers projets qui y seront inscrits, et de l'adéquation entre les projets et les besoins (mobilité, contact avec la nature, commerces de proximité, santé, éducation, loisirs, services communautaires, services administratifs, voirie, etc.).

À cet égard, les démarches de mobilisation, consultation et concertation menées depuis 13 ans par la firme Rayside Labossière et la CDC Côte-des-Neiges nous semblent exemplaires. Il serait pertinent que le dialogue multi-acteurs espéré pour l'avenir du quartier Namur-Hippodrome soit bâti sur cette plateforme de communication déjà bien enracinée dans la communauté.

Recommandation 3

Soutenir dès à présent un dialogue régulier entre les citoyenNEs, les organismes communautaires, les promoteurs immobiliers, les experts scientifiques et techniques, les acteurs institutionnels (santé et éducation) et la Ville, à toutes les étapes de vie du quartier Namur-Hippodrome (définition de la vision, mise en œuvre, suivi des opérations de construction, d'aménagement et de gestion) et s'assurer que les besoins et idées exprimés par les résidentEs et futurEs résidentEs s'incarnent dans les solutions d'architecture et d'aménagement retenues.

Un cadre réglementaire et de pratiques innovant

Il est bien possible que des innovations réglementaires s'avèrent nécessaires pour faire atterrir concrètement (et de manière satisfaisante) la vision ambitieuse de la Ville sur le territoire Namur-Hippodrome. Il serait pertinent que la Ville s'en assure et apporte au besoin les changements nécessaires, préalablement à toute négociation ou entente avec le privé.

Tableau 2 - Exemples de réglementations existantes et réglementations potentielles pour un quartier d'avant-garde

Thèmes	Réglementations existantes	Exemples de réglementations potentielles pour un écoquartier d'avant-garde¹¹
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> 50 % des stationnements en intérieur pour les immeubles de 12 logements et plus (catégories H.6 et H.7), si le nombre d'unités est supérieur à 7. 	<ul style="list-style-type: none"> Supprimer tous les minimums de cases de stationnement et abaisser les maximums. 100 % des stationnements en intérieur pour toutes les

¹¹ Les éléments apparaissant dans cette colonne ne doivent pas être compris au sens de recommandations; ce ne sont que quelques exemples démontrant qu'il serait possible, à première vue, d'adapter le cadre réglementaire pour maximiser nos chances d'atteindre des cibles environnementales d'avant-garde. Une recherche approfondie serait nécessaire.



	<ul style="list-style-type: none"> • Minimum de 1 case par 2 à 4 logements. • Maximum de 1 à 1,5 case par logement 	<p>catégories d'usage, visiteurs inclus, à l'exception des aires de stationnement temporaire pour débarquement, covoiturage et livraison.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Équiper tous les stationnements des infrastructures nécessaires à un parc de véhicules électrifiés à 100 %. • Ratio de 1,5 stationnement de vélo intérieur par chambre à coucher avec sortie protégée des véhicules automobiles. Ratio de stationnement vélo extérieur (à déterminer) pour toutes les catégories d'usage.
Verdissement	<ul style="list-style-type: none"> • Au moins 15 % de la superficie du terrain non construit doit être plantée en pleine terre, à l'exception d'un secteur dont le taux d'implantation maximum autorisé est de 85 % et plus. • La superficie d'un toit végétalisé, d'une piscine, d'un mur végétalisé et d'une unité de stationnement pour automobile ou pour vélo recouverte de pavé alvéolé, d'une grille ou d'une membrane recouverte de végétation est incluse dans le calcul de la superficie végétalisée exigée en vertu de l'article 412.1. • Un toit ou un mur végétalisé compte pour 5 % du pourcentage de verdissement exigé pour une propriété. • Pour tous les usages de la famille habitation, plantation minimale d'un arbre par 100m² de terrain non construit, incluant les aires de stationnement extérieures. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les terrains doivent répondre à un coefficient de biotope par surface (CBS) minimal (à déterminer) sur l'ensemble du terrain, construit ou non. • Exiger la plantation minimale d'un arbre par 50m² de terrain non construit (réglementation déjà en vigueur sur Le Plateau-Mont-Royal).



Gestion des matières résiduelles	<ul style="list-style-type: none"> • Distribution des circulaires permise avec mécanisme de refus. Inspection et amendes possibles. • Tri des matières résiduelles selon le règlement 16-049, avec droits d'inspection et amendes prévues. 	<ul style="list-style-type: none"> • Distribution des circulaires et emballages en papier 100 % recyclable pour les personnes abonnées seulement. Inspection et application des amendes prévues. • Étendre la collecte des résidus alimentaires aux immeubles de plus de 8 logements, aux commerces et ICI. Inspections régulières et application des amendes prévues.
Toitures	<p>Seuls les revêtements suivants sont autorisés, à l'exception d'une partie du toit occupée par un équipement mécanique ou une terrasse :</p> <p>1° un toit végétalisé;</p> <p>2° un matériau de couleur blanche, un matériau peint de couleur blanche ou recouvert d'un enduit réfléchissant ou d'un ballast, de couleur blanche;</p> <p>3° un matériau dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est d'au moins 56, attesté par les spécifications du fabricant ou par un avis d'un professionnel.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exiger des toits végétalisés au lieu de toits blancs. • En cas d'impossibilité technique pour réaliser un toit végétalisé, exiger un matériau dont l'indice de réflectance solaire (IRS) est d'au moins 78, attesté par les spécifications du fabricant ou par un avis d'un professionnel.¹²

INSPIRATION – LE COEFFICIENT DE BIOTOPE PAR SURFACE

« Le CBS est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface éco-aménageable) par rapport à la surface totale d'une parcelle. Le calcul du CBS permet d'évaluer la qualité environnementale d'une parcelle, d'un îlot, d'un quartier, ou d'un plus vaste territoire. [...] Chaque type de surface est multiplié par un coefficient compris entre 0 et 1, qui définit son potentiel. Par exemple :

- un sol imperméabilisé en asphalte a un coefficient égal à 0, c'est-à-dire non favorable à la biodiversité ;
- un sol en pleine terre est associé à un coefficient égal à 1, le maximum. 10m² de pleine terre équivalent à 10m² de surface favorable à la biodiversité (10 x 1).
- les murs et toitures végétalisées ont un coefficient de 0.5 et 0.7 respectivement. 10m² de toiture végétalisée équivalent à 7m² de surface favorable à la biodiversité (10 x 0.7). »

Source: <http://multimedia.ademe.fr/catalogues/CTecosystemes/fiches/outil11p6364.pdf>

¹² Source: Vivre en ville: https://vivreenville.org/media/543631/venv_densificationverte_ficheS5.pdf



Dans le même esprit, il pourrait être intéressant que la Ville vérifie si les habituels programmes particuliers d'urbanisme (PPU), plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et autres outils urbanistiques couramment utilisés pour encadrer le développement urbain offrent suffisamment de contrôle sur le zonage, le lotissement, les usages, les densités, les typologies, les formes architecturales, la création d'espaces verts, etc., pour donner forme au quartier intégré et finement développé que nous souhaitons voir s'ériger. Des innovations pourraient être envisagées à ce chapitre également.

Enfin, la mainmise municipale sur le foncier permet d'envisager des expériences encore jamais ou rarement tentées sur le territoire montréalais, voire à l'international. Par exemple, réserver des espaces aujourd'hui couverts d'une végétation pionnière (habituellement considérée sans grande valeur écologique) aux fins de création d'écosystèmes plus complexes et de parcs, dans une vision à long terme. Pour réaliser ce type de projet, il faudra s'assurer qu'on ne se limite pas aux critères usuels d'évaluation de la valeur écologique des milieux naturels; il faudra plutôt faire preuve de vision et considérer, entre autres : la valeur écologique des milieux perturbés; les services écosystémiques désirés; la valeur des milieux étudiés en contexte de rareté des milieux naturels dits « de qualité » en milieu urbain; et le caractère innovant et exemplaire d'une éventuelle démarche de transformation d'un milieu perturbé en milieu naturel mature.

Ces besoins d'innovation appellent cette recommandation :

Recommandation 4

Étudier le cadre réglementaire et normatif qui s'applique aujourd'hui au territoire Namur-Hippodrome, et identifier les innovations réglementaires et les changements de pratiques requis pour s'assurer d'atteindre les cibles établies et créer un écoquartier qui soit véritablement d'avant-garde. Cette analyse devrait minimalement couvrir les thèmes suivants :

- Stationnement (privé, autopartage, vélo, infrastructures de recharge)
- Gestion des matières résiduelles
- Verdissement et plantation en pleine terre
- Gestion de l'eau pluviale sur le site
- Efficacité énergétique
- Pollution de l'air
- La protection de milieux naturels aujourd'hui perturbés



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

Le CRE-Montréal souscrit bien sûr au principe de diversité inscrit dans le document d'information. Aborder la mixité d'usages et la diversité des modes de tenures en lien avec des objectifs de mixité sociale et un souci pour la qualité de vie des familles et des aînés nous semble la bonne direction pour un milieu de vie complet et inclusif.

Diversité du logement

L'atout de la maîtrise foncière permet de dépasser les cibles habituelles en matière de diversité et d'inclusion. Nous suggérons de procéder finement en prenant en compte le portrait socioéconomique du quartier Côte-des-Neiges (voir tableaux 3 et 4) et les évolutions prévisibles, puis de le refléter par les modes de tenure et les typologies de logement.

Tableau 3 - Proportion des ménages selon le revenu après impôt des ménages

Tranches de revenu	Agglomération	Arr. CDN-NDG
0 - 14 999 \$	10 %	14 %
15 000 - 44 999 \$	38 %	40 %
45 000 \$ - 89 999 \$	34 %	31 %
90 000 \$ et plus	18 %	15 %

Source : Ville de Montréal (2020)

Tableau 4 - Proportion des ménages selon leur composition

Nombre de personne par ménage	Agglomération	Arr. CDN-NDG
1	39 %	39 %
2	30 %	29 %
3	14 %	15 %
4 à 5	15 %	15 %
6 ou plus	2 %	2 %

Source : Ville de Montréal (2020)

Recommandation 5

Que l'atout de la maîtrise foncière soit mobilisé afin d'aller au-delà des objectifs habituels en termes de logements sociaux, abordables et familiaux. Que la diversité des modes de tenures et des typologies de logement soit encadrée par des cibles fermes afin de favoriser les familles et refléter la diversité socioéconomique de Côte-des-Neiges (voir tableaux 3 et 4 ci-dessous).



Services publics et communautaires

Certains grands projets de développement montréalais ont mis en lumière les défis relatifs à la mixité d'usages : difficulté de planifier adéquatement les besoins en matière de services publics et de services de proximité, de leur réserver les espaces nécessaires dans les projets développés, et de les déployer en temps opportun.

L'offre de logement pressentie pour les secteurs Namur-Hippodrome (5000 logements) et Namur-De la Savane (15 000 logements en tout, incluant Royalmount et le Triangle) laisse entrevoir de grands besoins à ce chapitre. La présence attendue de plusieurs milliers d'enfants justifie la construction non pas d'une, mais plusieurs écoles primaires et de nombreux CPE et, potentiellement, d'une école secondaire. Côté services de santé et services sociaux, le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal entend-il implanter un pôle de services de proximité dans le secteur Namur-Hippodrome ou ailleurs dans le secteur Namur-De la Savane ? Voudra-t-on y construire des maisons des aînés ? Des espaces de loisirs sportifs et culturels devront aussi être prévus, ainsi que des locaux à loyer modique pour accueillir toute une gamme de ressources communautaires (existantes ou futures). Tous ces équipements méritent d'être pensés afin de favoriser l'accès en transport actif et collectif.

Recommandation 6

Que les autorités responsables soient impliquées en amont du développement du quartier Namur-Hippodrome, afin de définir les besoins actuels et futurs en termes de services publics et communautaires. Que des terrains soient réservés afin d'accueillir ces services au cœur du quartier.

L'intense vie associative nécessaire à l'organisation des logements sociaux et à la création d'un milieu de vie dynamique, ainsi que tout le travail de participation citoyenne requerront un support qui dépassera la seule disponibilité de locaux abordables. Un important travail d'organisation communautaire devra être fait pour soutenir la participation citoyenne, l'innovation sociale, le suivi des projets de recherche sur le territoire, la coordination de l'implantation des différents services et le bon voisinage entre les différents acteurs du quartier. Des organisations de Côte-des-Neiges pourraient recevoir un financement afin de jouer ce rôle.

Recommandation 7

Mettre sur pied en concertation avec les organismes du milieu une structure pour soutenir la construction du tissu social et communautaire du quartier. En assurer le financement de façon récurrente.

Arrimage avec le secteur au nord de Paré

Le secteur à l'ouest de Décarie et au nord de Paré n'est pas intégré au territoire à l'étude dans la présente consultation, mais le futur écoquartier Namur-Hippodrome est appelé à entretenir une relation importante avec ce secteur, comme zone d'emplois de proximité ou comme lieu de passage vers le complexe Royalmount.



Selon toute vraisemblance, sous l'influence des projets de réaménagement en cours et annoncés, ce secteur industriel sera dynamisé et renouvelé au cours des prochaines années, possiblement aux fins d'usages plus lucratifs (condos, bureaux, etc.). Le sera-t-il à coup de dérogations à la pièce, de développement pensé en silo, comme Royalmount, ou avec une vision globale de développement urbain et économique porteuse d'avenir ?

À notre avis, la vocation de zone d'emploi et d'activités industrielles doit être préservée pour garantir aux abords du quartier Namur-Hippodrome une diversité de domaines d'emploi (correspondant à une diversité de profils de travailleurs) et une diversité de commerces de destination. Cette diversité d'usages est également de nature à favoriser l'innovation et la résilience économique du secteur. Évitions d'en faire une autre zone de condos, de tours à bureaux, bref, une extension de Royalmount. Finalement, du fait de sa proximité avec le quartier résidentiel, ce pôle d'emplois et de commerces permettra la mobilité active des résidents.

Recommandation 8

Que les outils de planification appropriés soient développés afin que les transformations de la zone industrielle au nord de Paré se fasse en cohérence avec les besoins actuels et futures de la population du quartier Hippodrome. Que la vocation de zone industrielle et d'emploi soit préservée.

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

La mobilité durable s'inscrit à juste titre au centre des préoccupations d'aménagement du secteur. La vision d'un quartier favorisant en son cœur les déplacements actifs et collectifs est en concordance avec les objectifs de développement durable et de santé publique que la ville met de l'avant. Cette vision est rendue possible par la volonté de « maximiser l'atout de la maîtrise foncière » et d'innover. Elle est aussi en phase avec une partie de plus en plus grande de la population qui souhaite contribuer à la transition écologique par une modification de son mode de vie.

Stationnement

Dans une vision de transition de la mobilité, il faut conserver une place pour les déplacements automobiles, la livraison locale et la circulation des véhicules d'urgence ou de voirie. Il faut cependant profiter de la construction du quartier d'avant-garde pour limiter l'utilisation de la voiture par l'aménagement des rues et la gestion du stationnement. Le stationnement occupe présentement 20 % l'espace des rues de l'agglomération montréalaise. Il s'agit là de l'espace nécessaire pour favoriser les transports actifs et collectifs, ainsi que l'espace nécessaire à la croissance d'arbres de grande taille pour faire échec aux îlots de chaleur.

L'aménagement de places de stationnement en souterrain comporte des défis de financement, puisque leur coût élevé doit être amorti sur une longue période, qu'il impose une rareté de l'offre, qu'il est difficilement pris en compte par les programmes de financement de logement social et qu'il exige de tarifier chaque espace. Nous sommes cependant d'avis qu'il s'agit là de l'avenue à retenir pour un écoquartier avant-gardiste, dense, vert et vivant.



INSPIRATION – MERWEDEKANAALZONE



La Merwedekanaalzone est un projet de la ville d'Utrecht, aux Pays-Bas. Avec ses 12 000 résidents sur 24 hectares, les ratios prévus de stationnement sont maintenus au plus bas grâce au transport actif, collectif et à l'autopartage.

Stationnement automobile : 0,3 place de stationnement par logement (autopartage inclus), dont au moins 0,2 place en souterrain et un maximum de 0,1 dans des stationnements hors sol temporaires, appelés à être développés autrement dans le futur. Aucun stationnement prévu pour les bureaux et commerces. Les stationnements ne sont pas à vendre et ne sont pas loués indéfiniment. Une phase de transition de 1 à 3 ans est prévue pour les utilisateurs des stationnements présentement existants sur le site. La gestion des places disponibles dans la Merwedekanaalzone est transparente et une priorité est accordée aux personnes handicapées.

Stationnement vélo : 1 place de stationnement vélo par 25 m² de logement, 0,5 place par logement pour les visiteurs. 95 % des places dans le domaine privé, 5 % des places dans le domaine public. 20 % des places doivent permettre le rangement de vélos spéciaux (vélos cargos, électriques, etc.).

Certains intervenants se sont déjà prononcés contre des contraintes fortes sur le stationnement, indiquant que le marché n'est pas prêt à investir dans une grande quantité de logements sans stationnement. Bien qu'il s'agisse d'un enjeu réel, nous invitons la ville à évaluer la situation et les mesures à mettre en place pour changer cet état de fait, s'il y a lieu. L'atteinte des cibles de mobilité durable, de décongestion de la ville et de lutte aux changements climatiques en dépendent.



Une approche « de transition » pour arriver à attirer des résidents pourrait être envisagée. Par exemple, on pourrait profiter de la construction graduelle du quartier pour offrir aux premiers résidents des espaces (payants) de stationnement pour les premières années d'occupation, notamment en partenariat avec les propriétaires de grands stationnements commerciaux en périphérie du site. Au terme de leur contrat de location de stationnement (ce qui coïnciderait potentiellement avec la durée de vie de leur véhicule privé), ces résidents complèteraient leur transition vers l'autopartage et le transport actif et collectif. Géré ainsi, le stationnement serait sans doute la partie la plus concrète du pacte écologique autour duquel la population de ce nouveau quartier se rassemblerait. Une autre approche consisterait à offrir aux résidents un Passeport mobilité.

INSPIRATION – PASSEPORT MOBILITÉ



Le Passeport mobilité est un produit clé en main conçu et vendu par Voyagez Futé à l'intention des promoteurs et gestionnaires immobiliers ainsi qu'aux entreprises, afin de leur permettre de faire la promotion de la mobilité durable auprès de leurs clientèles ou employés.

Ainsi, ce Passeport peut être offert aux acheteurs de copropriétés ou aux entreprises locataires comme cadeau de bienvenue. Les entreprises peuvent l'offrir lors de tirages ou directement à leurs employés pour les encourager à utiliser les modes de transports alternatifs à l'auto solo.

Chaque Passeport mobilité comprend :

- 1 abonnement annuel à la Société de transport de Montréal (12 titres mensuels à tarif régulier)
- 1 abonnement annuel à BIXI
- 1 forfait annuel Liberté de Communauto + Accès aux véhicules Auto-mobile

Nous croyons également que le quartier gagnerait à miser sur une gestion globale et intégrée de ses stationnements souterrains. Une entité indépendante pourrait gérer ces espaces ce qui permettrait potentiellement :

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

Malgré ses nombreux avantages, le stationnement souterrain centralisé comporte aussi ses enjeux d'aménagement et de sécurité. Pour une intégration réussie, il faut :

- s'assurer de séparer, dans la conception architecturale des immeubles résidentiels, les sorties des voitures de celles des cyclistes et piétons;



- s'assurer d'éviter les sorties en devanture pour l'esthétisme;
- favoriser une expérience sur rue agréable;
- prévoir des zones de stationnement aux accès contrôlés pour prévenir le sentiment d'insécurité et les vols.

Recommandation 9

Que la Ville se dote d'une stratégie d'ensemble sur le stationnement pour l'écoquartier, laquelle devrait comprendre minimalement les éléments suivants:

- un engagement à réaliser un quartier sans stationnement de surface et à tarifer 100 % des stationnements intérieurs;
- une gestion globale, partagée et intelligente des stationnements, notamment avec une tarification et un jalonement dynamiques et selon l'importance des besoins des utilisateurs;
- des mesures incitatives pour transformer les habitudes des acheteurs potentiels et faire tomber la barrière à l'achat de la rareté du stationnement;
- des infrastructures de recharge pour couvrir les besoins de tous les résidents, dans une perspective de l'électrification de 100 % des voitures.

Transport collectif

Pour la mobilité à l'intérieur du quartier, nous souscrivons bien sûr à toutes les mesures qui favoriseront le transport actif et la convivialité. Nous souhaitons cependant attirer l'attention sur le besoin de pourvoir ce quartier de transports collectifs faisant le lien entre le quartier Namur-Hippodrome, la station Namur, et les secteurs industriels et commerciaux au nord, notamment le projet Royalmount.

Station Namur : porte d'entrée

L'aménagement des abords du secteur Namur-Hippodrome sera critique afin de réaliser la vision d'un quartier « connecté sur le reste de la ville », alors qu'il est présentement enclavé par des voies ferrées au sud et à l'ouest, un secteur industriel vieillissant et le raccordement vers Cavendish au nord, des mers de stationnement et un corridor autoroutier surchargé à l'est.

La connexion vers la station Namur, envisagée comme un « véritable hub de vie » est le secteur prioritaire d'intervention. Depuis l'édicule actuel de la station Namur, les piétons devraient franchir près de 500 m avant d'atteindre le quartier, dont les 14 voies d'une des emprises autoroutières les plus achalandées du Québec et une succession de stationnements incitatifs sur des rues aux courbes improbables. Ceci ne peut tout simplement pas être la porte d'entrée d'un quartier exemplaire.

L'élargissement des trottoirs et le verdissement de la traverse à l'angle Décarie / Jean-Talon Ouest nous semblent nécessaires, mais il ne pourra s'agir selon nous que d'une réponse partielle pour insuffler l'expérience sécuritaire et conviviale voulue. Envisager la construction d'un tunnel et d'un nouvel édicule de la station Namur à l'ouest de Décarie, tel que proposé dans le rapport de Mise en valeur du site de l'ancien Hippodrome et les abords de Namur de Fahey, nous semble l'option la plus prometteuse. L'édicule ouest serait la véritable porte d'entrée sur l'écoquartier,



avec un pôle de mobilité complet incluant autopartage, vélopartage, aire d'attente pour covoiturage, station de taxi, placette publique et une bonne densité de commerces de proximité à échelle humaine. L'édicule de la station Namur serait quant à lui la porte d'entrée du Triangle. D'ailleurs, nous pensons que le quadrilatère Décarie - Jean-Talon Ouest - Mountain Sights, inclus dans la zone à l'étude, devrait conserver sa vocation de zone d'emploi et être développé principalement en relation avec le Triangle.

Recommandation 10

Revoir complètement l'aménagement du secteur situé entre Décarie et l'Hippodrome pour en faire une véritable entrée de quartier dense, conviviale et sécuritaire, favorable à l'implantation de services de proximité, à la vie communautaire et à l'expérience piéton. Le nouvel aménagement devrait comprendre :

- un édicule raccordé par souterrain à la station Namur;
- l'élimination des grands stationnements commerciaux de surface, à l'exception des zones de livraison, des débarcadères et des aires d'attentes pour covoiturage;
- la relocalisation du stationnement incitatif (élimination du stationnement incitatif à l'ouest de Décarie, compensé au besoin par le réaménagement en souterrain ou en étage du stationnement incitatif situé à l'est de Décarie);
- le retrait de la rue des Jockey;
- le réaménagement de la trame au niveau de Jean-Talon Ouest et de Jean-Louis Lévesque, pour assurer la déviation de la circulation de transit de Jean-Talon Ouest vers le quartier industriel plutôt qu'à travers le quartier résidentiel.

Gare Namur Ligne Exo 2

Au sud de cette porte d'entrée remarquable, un autre projet ambitieux et structurant nous semble à envisager : la création d'une gare sur la ligne Exo 2 (Saint-Jérôme). Raccordée sur le métro Namur, cette infrastructure supplémentaire ferait de la station Namur un pôle intermodal complet. L'intégration de cette gare à une reconstruction en hauteur des terrains de SmartCentres (Walmart et Toys"R"Us) permettrait un développement commercial et résidentiel supplémentaire et assurerait l'intégration optimale du site de l'Hippodrome à son environnement. Le Centre Wilderton, développé sur le territoire même de Côte-des-Neiges, est un exemple de densification commerciale pouvant servir d'inspiration pour ce projet.

Recommandation 11

Requalifier la zone présentement occupée par les commerces de SmartCentres et commander les études nécessaires, afin de:

- permettre l'implantation d'une gare sur la ligne Exo 2 - Saint-Jérôme;
- permettre l'aménagement d'un pôle intermodal complet;
- atteindre une plus grande densité et une meilleure intégration au type de tissu urbain souhaité pour le secteur.



INSPIRATION – CENTRE WILDERTON



Situé au coin de l'avenue Van Horne et de l'avenue Wilderton, l'ancien centre commercial Wilderton d'un étage sera converti en tour résidentielle et commerciale. Projet commercial de type mail d'environ 200 000 pi² sur deux étages avec stationnement commercial en sous-sol. Au-dessus du commercial nous retrouvons une RPA de 300 unités. Le bâtiment (B) est de huit étages en structure de béton et les façades sont de maçonnerie. Un marché d'alimentation Métro est intégré dans ce concept.

Circulation de transit entre Cavendish et Jean-Talon Ouest

Plusieurs documents mis à l'étude font mention du raccordement de Cavendish à Jean-Talon Ouest en passant par le cœur du quartier Hippodrome. Ce scénario qui mise sur la connexité et la fluidité des transports sur le réseau artériel. Cette voie de raccordement est appelée à recevoir une partie des véhicules empruntant actuellement l'échangeur Décarie, dans un contexte où la densification de tout le secteur (Royalmount, Midtown, Namur-Hippodrome) va accroître la circulation. Même en y incluant le transport collectif, il est à prévoir que ce lien sera fortement congestionné aux heures de pointe et qu'il dégraderait considérablement la convivialité et la sécurité du secteur de l'Hippodrome s'il devait passer en son centre. Ce serait incompatible avec l'identité écologique souhaitée pour le quartier. À notre avis, la circulation de transit (voitures, poids lourd, lignes d'autobus express) devrait être redirigée au nord du quartier, par exemple, sur Paré, en prolongeant Clanranald entre Jean-Talon Ouest et Paré. Nous croyons que ce scénario assurerait la connexion du quartier au reste de la ville tout en préservant sa convivialité.

Recommandation 12

Que la circulation de transit évite le cœur du quartier Hippodrome et qu'elle soit, par exemple, redirigée sur Paré en prolongeant Clanranald entre Jean-Talon Ouest et Paré.





Figure 1. Schéma de nos propositions d'aménagement du pôle intermodal Namur et de l'entrée du quartier Namur-Hippodrome

Voies cyclables

Le réseau cyclable est à construire sur tout le secteur. Nous souscrivons à la vision exprimée dans l'Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords d'AECOM. Ajoutons seulement que les liens identifiés comme « à définir » (Figure 2) devront avoir été identifiés et construits lorsque viendront s'installer les premiers résidents, que l'on souhaite les moins motorisés possibles.

Recommandation 13

Que le réseau cyclable structurant du quartier soit complété et connecté au réseau cyclable existant hors-quartier avant l'installation des premiers résidents du secteur.



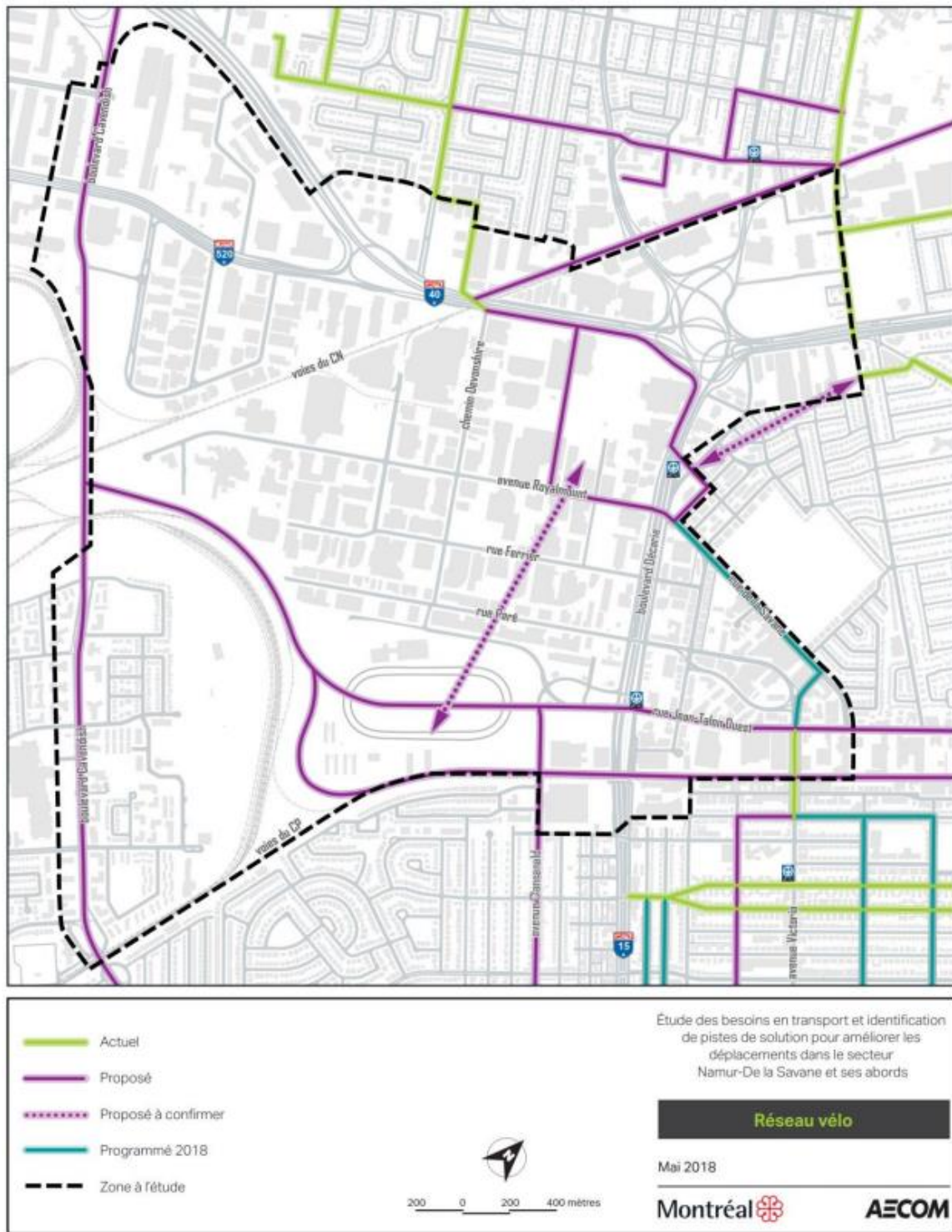


Figure 2 - Carte du réseau cyclable projeté de l'Étude des besoins en transport et identification de pistes de solution pour améliorer les déplacements dans le secteur Namur-De la Savane et ses abords d'AECOM (figure 4-1, page 30)



4. Un réseau d'espace verts et publics intégrés à la base de l'organisation spatiale

La quatrième orientation du document de vision décrit un quartier planifié, organisé et rythmé par une nature omniprésente et ramifiée, appelée à devenir « l'armature de l'espace public ». À ce chapitre, l'énoncé de vision (p. 24) demeure plutôt abstrait et pourrait porter à des interprétations divergentes en termes d'aménagement.

Les pistes d'aménagement énumérées à la page suivante laissent entendre que la Ville prévoit surtout miser sur des infrastructures linéaires (« bande verte ceinturant le quartier le long des voies ferrées », « parcours verdoyants et naturalisés, ponctués de lieux publics », « rues, passages, noues et rues partagées permettant le déploiement de la végétation dans le quartier », etc.), d'abord et avant tout conçues comme des infrastructures de service (corridors de mobilité, infrastructures de gestion des eaux, espaces multifonctionnels, etc.).

Bien que ces propositions d'aménagement soient très prometteuses, à notre avis, ces ceintures, corridors, noues et autres structures linéaires ne peuvent représenter qu'une partie d'un réseau d'espaces verts; pour compléter l'ensemble, il manque un parc de bonne dimension, suffisamment vaste pour présenter des paysages naturels diversifiés (milieux ouverts et prairies mellifères, aires densément boisées, habitats de lisière, milieux humides, etc.) et ainsi remplir adéquatement sa fonction de réservoir de biodiversité. Vaste superficie et variété de paysages permettent également d'accueillir une intéressante multiplicité d'usages récréatifs, éducatifs, culturels et possiblement agricoles (jardin communautaire et apiculture urbaine, plaines de jeu et de détente, plateaux de sport, activités d'interprétation de la faune et de la flore, etc.).

La carte schématique de la page 24 donne à voir une hypothèse non explicitée ailleurs dans le document, à savoir l'aménagement d'un parc d'environ 4-5 hectares dans l'anneau de l'ancien hippodrome. Certains acteurs proposeront sans doute d'exploiter aux fins de parc la totalité des 10 hectares de friche herbacée qu'on retrouve au cœur de l'anneau. En réalité, plusieurs possibilités s'offrent aux professionnels de la planification et de l'aménagement pour aménager un parc d'au moins 10-12 hectares, notamment celle d'exploiter en adjonction avec le cœur de l'anneau les milieux naturels situés dans la pointe sud-ouest du secteur. La présence de roseaux à cet endroit laisse supposer que s'y trouvent des milieux humides ou à tout le moins des cuvettes où s'accumulent les eaux de fonte et eaux pluviales. Il pourrait être intéressant d'étudier et d'exploiter les caractéristiques topographiques et pédologiques du site pour déterminer les endroits les plus appropriés à l'aménagement de bassins naturels, pouvant servir à la gestion d'une partie des eaux provenant des zones bâties. Le site présente un potentiel très intéressant pour l'implantation d'un espace public résilient (« watersquare »), combinant ainsi de multiples fonctions renforçant la résilience du quartier.

Les étendues de végétation basse et les bosquets d'arbres présents dans le secteur ne se qualifient sans doute pas comme priorités de conservation à l'échelle de Montréal, si l'on se fie aux critères usuels de l'évaluation de la valeur écologique des milieux naturels. Toutefois, il faut les voir comme un premier stade de colonisation végétale qui, adéquatement guidée et complexifiée, pourrait graduellement céder sa place à un écosystème mature et riche.



Recommandation 14

Aménager un vaste parc d'au moins 10 hectares autour des noyaux de végétation colonisatrice présents. À terme, ce parc devrait présenter une mosaïque de milieux naturels (notamment des milieux humides intégrés à un système de gestion des eaux) propice à la biodiversité, et devrait pouvoir accueillir une multiplicité d'usages récréatifs, éducatifs, culturels et agricoles complémentaires. Faire également de ce parc un élément central d'une gestion intégrée des eaux pluviales de l'ensemble du site.

En plus de ce grand parc et des propositions d'aménagement énumérées dans le document, la programmation d'espaces verts et bleus du secteur devrait inclure les infrastructures vertes à déployer sur l'ensemble du site, tant sur le domaine public que sur le domaine privé : saillies, toits verts, fosses de plantations, mini-parcs, etc. De telles infrastructures sont aptes à prodiguer de précieux services écosystémiques (îlots de fraîcheur, gestion de l'eau, captation de carbone, qualité de l'air, etc.) en plus d'agir comme « oasis de biodiversité » et « traits d'union » supplémentaires pour la connectivité écologique, et d'améliorer les qualités paysagères.

Recommandation 15

Intégrer à la programmation d'espaces verts et bleus du quartier les mini-parcs et les infrastructures naturelles comme les saillies, toits et murs végétalisés, et les fosses de plantations, en complémentarité avec la nécessaire analyse de l'encadrement à exercer sur l'aménagement des domaines privés et publics.

Le schéma de la page 24 montre que les espaces verts du Triangle pourraient être connectés à ceux du nouvel écoquartier par le biais de nouveaux aménagements piétons et cyclistes enjambant Décarie - une perspective des plus intéressantes. Souhaitons que cette connectivité ne soit pas uniquement pensée en termes de mobilité, mais également en termes de connectivité écologique.

Nous souhaitons surtout que l'aménagement des espaces verts et bleus du nouvel écoquartier Namur-Hippodrome soit conçu en fonction de la connectivité écologique à beaucoup plus grande échelle. En effet, le quartier à bâtir se trouve à un endroit des plus stratégiques pour la connectivité écologique à grande échelle, au carrefour d'infrastructures ferroviaires pouvant agir comme corridors de biodiversité. Ainsi, adéquatement aménagé et géré, le secteur Namur-Hippodrome pourrait contribuer grandement à la connectivité écologique nord-sud (projet du [corridor Aqueduc-Saraguay](#) d'Hydro-Québec, [corridor de biodiversité](#) de l'arrondissement Saint-Laurent - golf Meadowbrook) et est-ouest (mont Royal - Hippodrome, via le [corridor Darlington](#)).

En adjonction avec une analyse de la connectivité des milieux à grande échelle, et avant d'entreprendre quelques travaux que ce soit sur le site de Namur-Hippodrome, des inventaires floristiques et fauniques, de même qu'une caractérisation des milieux devraient y être réalisés, notamment pour s'assurer de répondre aux besoins des espèces les plus vulnérables.

Par exemple, l'image suivante (Figure 3) montre les occurrences documentées de la couleuvre brune (contour rouge vif) et les friches (zones vertes) qui représentent son habitat potentiel. Il faut en déduire que les populations connues de couleuvre brune ont le potentiel d'être reliées



entre elles par les corridors ferroviaires et que l'espèce soit présente sur les friches de Namur-Hippodrome, même si aucune observation n'a encore été rapportée jusqu'ici pour ce site. Notons également qu'il n'est pas exclu que cette espèce soit présente sur le site du projet Royalmount.

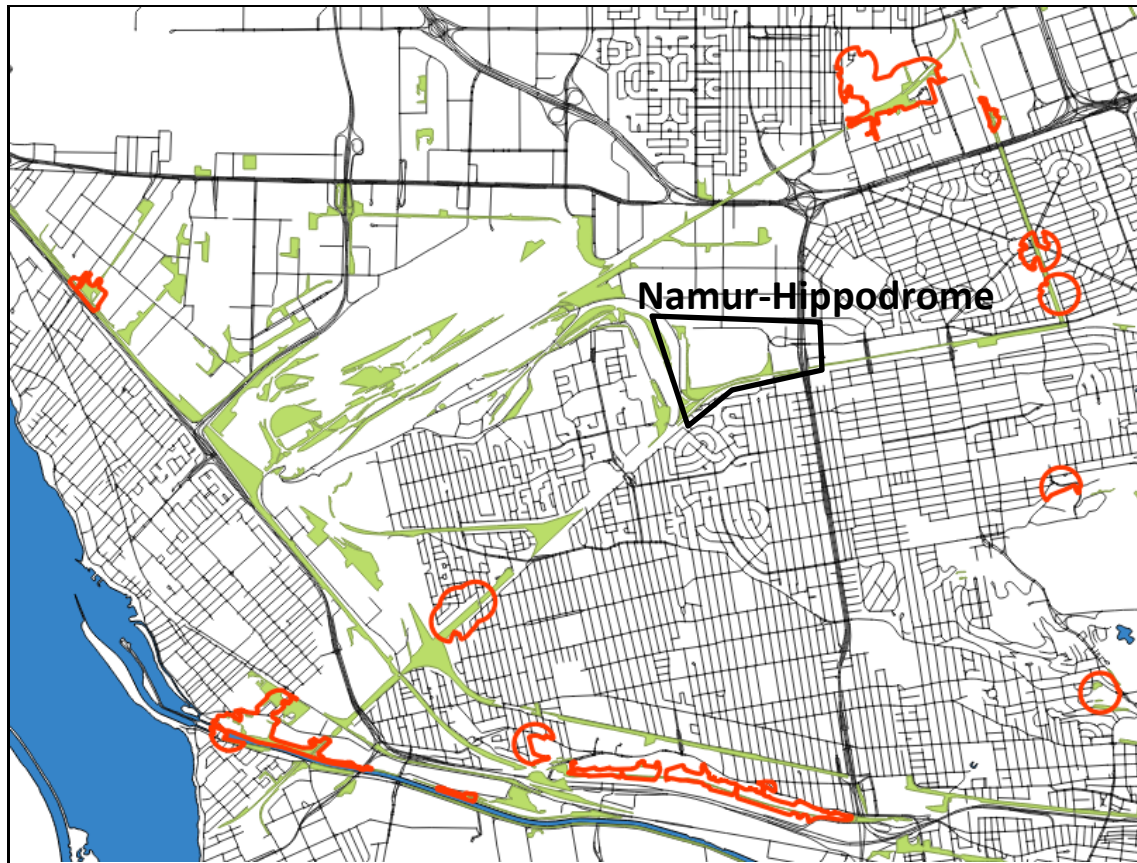


Figure 3. Occurrences de la couleuvre brune (zones en rouge) et friches représentant l'habitat de cette espèce (zones en vert). Source : Société d'histoire naturelle de la vallée du Saint-Laurent (2020).

Recommandation 16

Pour éclairer les décisions quant à la répartition spatiale des usages et à la programmation d'espaces verts sur le territoire Namur-Hippodrome, réaliser une série d'études écologiques préalables, dont :

- caractérisation des milieux naturels (voir Recommandation 4);
- inventaires floristiques et fauniques;
- étude sur le potentiel d'aménagement pour la connectivité écologique au bénéfice d'espèces ou groupes fonctionnels ciblés (p. ex. couleuvre brune, pollinisateurs indigènes).

Pour terminer, il a été porté à notre attention que la Coopérative Miel Montréal coordonne un projet de création de prairies mellifères sur le site de Namur-Hippodrome. D'abord conçue comme un usage transitoire, cette initiative pourrait peut-être trouver une place pérenne dans



les nouveaux aménagements. Que ce projet soit reconduit ou non dans sa forme actuelle, il sera intéressant de miser sur ce genre d'initiatives communautaires éducatives et respectueuses de l'environnement pour graduellement augmenter la complexité des écosystèmes locaux, tout en engageant le public dans ce processus.

III – Conclusion : l'identité d'un quartier qui prend les moyens de ses ambitions

Le CRE-Montréal se réjouit de la vision exprimée d'un quartier écologique, innovant, inclusif, s'appuyant sur la mobilité active et collective, structuré autour d'un réseau d'espaces verts et publics. Grâce à l'atout de la maîtrise foncière, la Ville a aujourd'hui une précieuse occasion de réaliser un projet exemplaire qui donnera une direction au développement des 30 prochaines années et dont les retombées sociales, écologiques et scientifiques apporteront un rayonnement international à l'expertise Montréalaise en développement urbain durable.

Nous recommandons qu'une attention particulière soit portée à trois éléments déterminants de la réussite du projet : la création d'une porte d'entrée du quartier comme un «hub de vie et un pôle intermodal complet », la création d'un grand réservoir de biodiversité d'au moins 10 hectares et une gestion innovante de la mobilité par le stationnement.

Au-delà de ces grands éléments, notre réflexion a également porté sur la démarche de planification. Afin d'arriver à un résultat exceptionnel, il sera primordial d'investir le temps, les énergies et les connaissances conséquentes en amont, afin de déterminer les bonnes cibles, les bons moyens techniques pour les atteindre et le cadre réglementaire approprié pour les soutenir. Il est également nécessaire de mettre en place les dispositifs d'amélioration continue et la documentation des retombées tout au long du développement du projet.

Les conditions favorables à la concrétisation d'un quartier qui restera exemplaire jusqu'en 2050 et au-delà sont réunies... et elles ne se représenteront pas souvent ! Dans ce contexte, il serait malheureux d'agir dans la précipitation : quelques mois ou années supplémentaires investis en conception et en encadrement du projet seront garants de la réussite du projet et de son exemplarité.





50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

