

Quartier Namur-Hippodrome

Opinion sur le Quartier Namur-Hippodrome déposée par ALTO₂ et Momentum Consultants en transport traitant des principes de mise en valeur suivants :

- Quartier vert
- Mobilité

Introduction

Gérard Beudet indiquait à juste titre lors du Forum citoyen sur le quartier Namur-Hippodrome du 23 janvier 2020 *‘qu’un écoquartier, c’est avant tout un processus’*. Cette affirmation est le principe-clé de l’opinion que nous avons rédigée, afin d’exprimer certaines recommandations essentielles pour réaliser les principes de mises en valeur énoncés par la Ville de Montréal, notamment en ce qui concerne les thématiques d’un quartier vert et de la mobilité.

Le principe commun à ces deux thématiques est le suivant : livrer un aménagement véritablement durable passe par une gouvernance organisée et qualifiée pour l’aménagement urbain. Au-delà des outils réglementaires constitués par les règlements d’urbanisme et les outils de type PPU, un véritable organisme de gouvernance inter-municipalités permettant de mener l’aménagement de l’étape plan d’ensemble, à la validation des permis de construire des lots individuels, et jusqu’à la livraison des espaces et équipements publics, permettrait d’assurer que les objectifs de durabilité du site soient intégrés à toutes les étapes du projet.

L’aménagement du quartier Namur-Hippodrome est une opportunité d’innover dans les outils urbanistiques utilisés et de tester la délégation des compétences d’aménagement à une structure de gouvernance et de planification, sur le modèle des sociétés d’économie mixte en France ou d’une *‘development corporation’* au Royaume-Uni. Une telle structure ne sera fonctionnelle que si une partie des compétences de régulation, comme la validation de permis de construire, lui est déléguée afin qu’elle puisse valider que chaque projet immobilier soit en règle avec le projet urbain global d’aménagement du site.

Quartier vert

Un quartier à faible empreinte **écologique et carboneutre** représente une obligation pour la ville de Montréal qui souhaite s’inscrire dans le mouvement de retour au respect de la terre suivi par toute la société.

C’est aussi l’aspiration du mouvement pour des **“bâtiments vivants”**, et en tant qu’ambassadrices de ce “futur vivant”, nous souhaitons proposer un plaidoyer pour bâtir un quartier socialement juste, riche culturellement, et régénératif en termes d’écologie. A l’échelle du quartier Namur-Hippodrome, c’est toute une communauté bâtie vivante qui doit se construire. Nous proposons donc que les acteurs de cette planification s’informent sur les principes de cette approche du bâti vivant, afin de n’oublier aucun des aspects que cela implique : certes, le contenu carbone, qui peut faire l’objet d’une

certification Zero Carbone, ou la performance énergétique qui peut également prendre la forme d'une certification Zero-Energie ; mais il existe bien d'autres aspects à prendre en compte, ce que la certification *Living Building "Core"* rappelle en dix impératifs.

Nous proposons donc de considérer le développement du quartier comme un ensemble vivant, avec le '**Living Community Challenge**' qui propose de considérer les impératifs des bâtiments vivants pour chaque construction individuelle :

- Construire uniquement sur des espaces **déjà bétonnés**
- Conserver un bâti à échelle humaine, c'est à dire proche des transports en communs comme présenté plus bas
- Réduire les **consommations d'eau** d'au moins 50% par rapport aux consommations conventionnelles, et refuser l'usage de l'eau potable pour l'arrosage
- Optimiser les consommations d'énergie et le contenu carbone des bâtiments
- Assurer une **qualité de l'air intérieur** via une bonne ventilation et des matériaux sains. Sans 'composé organique volatil' (COV) s'il est traité de façon appropriée, et disponible localement, le bois est bon candidat à tous points de vue.
- Vérifier la **provenance des matériaux** utilisés afin de favoriser les matériaux régionaux, recyclés et fabriqués par des entreprises responsables
- S'assurer de la valorisation d'au moins **80% des déchets de construction**
- Assurer un **accès à tous** ; enfants, personnes âgées ou handicapés ; aux espaces naturels et à la lumière du jour
- Réclamer la transparence aux organisations impliquées dans l'aménagement, avec le label **Declare** qui consiste à afficher le contenu, donc tous les ingrédients de leur produit. Inclure aux travaux des travailleurs défavorisés ou appartenant à des minorités
- Demander l'intégration de référence à la nature : la transformation de la pelouse de **l'hippodrome en parc urbain** serait l'un des moyens de répondre à plusieurs de ces critères, comme la biophilie et le maintien d'une échelle appropriée pour le quartier

Enfin la **démarche participative** demandera des efforts particuliers de pédagogie pour les acteurs autant que pour les riverains. Il conviendra également de garantir le maintien de la connaissance tout au long de la vie des bâtiments : les manuels de maintenance et les références étudiées en amont devront être transmis aux différentes équipes et usagers des bâtiments.

Mobilité

Pour la vision d'un quartier où l'aménagement urbain souscrit à une logique de **mobilité durable**, nous avons développé les principes d'aménagement suivants.

- De la même manière que nous recommandons que les constructions et la densification s'effectuent sur les surfaces bétonnées, nous recommandons également que la densification se fasse en priorité autour des **axes de transport en commun**.
- Pour permettre de nouvelles connexions avec les quartiers alentour et le centre-ville de Montréal, une nouvelle **connexion de transport en commun** sous la forme d'un tramway ou d'un SRB (Service Rapide par Bus) serait recommandée afin de relier la station Namur, longer l'hippodrome au Nord, pour rejoindre ensuite le projet de l'extension Cavendish, Côte de Liesse et potentiellement connecter jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau. Cet axe structurant permettrait non seulement de densifier autour des stations sur les terrains bétonnés existants du site en laissant les espaces verts préservés ainsi que l'héritage de l'hippodrome transformé en parc urbain, mais également de permettre une connexion de part et d'autre du site pour relier ses futurs usagers au reste de l'île de Montréal.

- La proposition de l'extension Cavendish deviendrait dès lors un **lien réservé au transport en commun**, qui pourrait également servir à connecter Côte Saint-Luc et le projet du Royalmount. L'extension serait ainsi livrée comme une connexion de bus ou de tramway, intégrant un lien piétonnier et cyclable, sans proposer de capacité véhiculaire car cela entraînerait un flux de véhicules significatif et une alternative attractive à l'échangeur entre l'autoroute 40 et l'autoroute 15. L'ensemble devrait être connecté à un réseau piéton et cycliste desservant les quartiers résidentiels avoisinants.
- Enfin, la connexion au réseau existant ne serait pas assurée sans une requalification du lien entre le **quartier de Namur-Hippodrome et la station Namur** elle-même. Recouvrir une portion de l'autoroute pour créer un espace de parc avec un lien piéton et cyclable privilégié, sur le modèle de l'espace aménagé autour de la station Lionel-Groulx, serait une approche créative pour requalifier l'entrée de quartier du nouveau projet urbain.
- Celle-ci serait complémentaire d'un aménagement de chaque côté de l'autoroute Décarie en **boulevard urbain**, afin de recréer une ambiance urbaine dans ce boulevard peu qualitatif dominé par les enseignes et l'automobile. Des plantations d'arbres le long de l'autoroute permettraient de requalifier ces voies routières et de créer une coupure entre les quartiers urbains et l'infrastructure autoroutière qui restera en place.

Comme souligné dans l'introduction de cette opinion, la réalisation de ce projet d'aménagement d'ensemble ne pourra s'effectuer que dans le cadre d'un processus de planification et de gouvernance maîtrisé, donnant les bons outils de contrôle aux bons intervenants. La planification de la mobilité doit avoir une place primordiale dans cette gouvernance urbaine. Cette structure devrait particulièrement prendre en charge le développement de **standards de planification**, applicables à chaque projet immobilier au sein du quartier, et à démontrer par chaque promoteur et propriétaire foncier afin d'obtenir son permis de construire. Ces standards devraient inclure de manière minimale et non exhaustive :

- **Aucun espace de stationnement** dans un rayon de 1km d'une station de transport en commun, à l'exception de stationnement sur rue réservé aux usagers à mobilité réduite, ainsi que pour déposer et récupérer des passagers (durée de 20 minutes maximum) - une offre de flotte de véhicules partagés pourra être proposée par l'autorité de gouvernance et localisée dans des espaces de stationnement interne stratégiquement localisés dans l'ensemble du quartier en périphérie des espaces construits afin d'encourager l'accès au transport en commun en priorité.
- Limiter l'accès pour des **véhicules de 53 pieds** en aménageant des zones de livraison désignées et partagées entre plusieurs bâtiments, accessibles en dehors des voies principales de circulation pour les piétons et les cyclistes.
- Chaque projet immobilier devra participer à une stratégie commune de **réduction des livraisons** pour les usages bureaux et commerces, en faisant appel à des fournisseurs communs par exemple. Cette stratégie devrait être développée en amont par l'autorité de gouvernance en partenariat avec les promoteurs et propriétaires fonciers afin de développer des principes réalistes intégrés à la planification du site - dont un point central de réception des livraisons équipé de véhicules électriques et vélos-cargos pour circuler dans le site.
- En parallèle, une **stratégie commune de gestion des déchets** devrait être mise sur pied afin de collecter l'ensemble des déchets du quartier dans un point central accessible par un véhicule large, tandis que la collecte des bâtiments individuels se fait par un véhicule électrique de plus petite taille. Cette stratégie doit permettre d'identifier des objectifs d'équipement de gestion des déchets pour chaque développement, et chaque projet devra démontrer le respect de ces standards à l'étape de conception des projets.
- Toute manœuvre d'accès à un espace de livraison doit être faite **sans marche arrière** afin de sécuriser l'accès pour les piétons et conserver une visibilité pour le conducteur du poids lourd.

- Un **ratio de stationnement vélo intérieur et extérieur** pour tous les usages devra être développé et validé pour chaque projet proposé ; intégrant des règles de localisation des stationnements, des standards sur le type de stationnement recommandé et les équipements annexes (douches et casiers).
- Proposer une **stratégie de déneigement** incluant les voies cyclables et les passages piétonniers en priorité et gérée soit par une association des propriétaires fonciers mise en place par l'autorité de gouvernance, soit par les locataires via une inscription dans les baux pour ce qui est des voies privées.