


Janvier 2020



**BLUE
BONNETS**

Site de l'ancien hippodrome : Blue Bonnets

Volume II : Le développement du quartier Namur-Hippodrome

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le développement du quartier Namur-Hippodrome

Rayside Labossière est une firme montréalaise d'architecture et d'urbanisme. Son bureau s'implique bénévolement dans plusieurs quartiers pour soutenir les initiatives communautaires en matière d'urbanisme.

La Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC de CDN) est une table de quartier regroupant près de 50 organismes communautaires. Elle a comme mission de favoriser la solidarité et concertation entre les groupes, dans la perspective d'améliorer les conditions de vie de Côte-des-Neiges, et de lutter contre la pauvreté, la discrimination et toute forme d'exclusion.

Rédaction : Kenny Harrouche et Xavier Santerre (Rayside Labossière),
Christine Brizard et Eve Torres (CDC Côte-des-Neiges).

Mise en page : Rayside Labossière

Pour information:	eve@conseilcdn.qc.ca	514.739.7731 #231
	xavier.santerre@rayside.qc.ca	514.935.6684 #222

TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	1
2	NOTRE IMPLICATION	2
3	VISION ET PRINCIPES DE MISE EN VALEUR	5
3.1	Un quartier à faible empreinte écologique, carboneutre, innovant et ancré dans la communauté	5
3.2	Un milieu de vie complet, diversifié et inclusif offrant un mode de vie propice aux familles	6
3.3	La mobilité active et collective, assise d'un quartier ouvert sur la ville	9
3.4	Un réseau d'espaces verts et publics, à la base de l'organisation spatiale du quartier	10
3.5	Une identité du lieu renouvelée	11
4	VUE D'ENSEMBLE	12
5	GOVERNANCE	16
6	CONCLUSION	19



1. SOMMAIRE

Le présent document est le résultat d'une implication de longue date de la communauté de Côte-des-Neiges concernant l'avenir et l'appropriation du site de l'ancien hippodrome de Blue Bonnets. Il fait état des réclamations de la société civile et de ses aspirations pour garantir que le développement du secteur réponde non seulement aux impératifs de l'actuelle urgence climatique, mais qu'il adresse également les profonds besoins de la communauté de Côte-des-Neiges, notamment en logement et en qualité de vie.

Un grand forum sur la requalification du site avait été organisé par la CDC en 2014 et avait édicté des grands principes de développement pour l'avenir de l'hippodrome. Les recommandations présentées dans ce document s'appuient en grande partie sur ces fondements, mais elles s'inspirent également des nouvelles opportunités d'aménagement qui ont émané depuis ainsi que de la vision d'aménagement mise de l'avant par la Ville lors de la séance d'information publique du 20 novembre 2019.

De ce fait, la CDC de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière appuient l'ambitieuse intention de la Ville de faire du site un quartier carboneutre et durable, selon les meilleurs principes d'aménagement. Cependant, nous espérons que cette vision saura se concrétiser sans l'exclusion d'une mixité sociale et fonctionnelle s'appuyant sur une présence majeure de logements sociaux et réellement abordables au bénéfice de la communauté de Côte-des-Neiges. Trop souvent, les nouveaux quartiers de la métropole deviennent des enclaves réservées aux ménages les plus fortunés: à Blue Bonnets, la Ville dispose d'une opportunité unique de conjuguer simultanément des objectifs sociaux et environnementaux.

Le site de Blue Bonnets s'insère dans un environnement urbain particulier aux défis majeurs. La planification de son développement devra s'insérer dans une vue d'ensemble qui englobe les importants projets immobiliers à proximité. Par ailleurs, la vision retenue par la Ville devra adresser le traitement des interfaces et résorber l'enclavement du secteur, actuellement une barrière significative à l'essor d'un quartier axé sur la mobilité durable. Afin de ne pas répéter les erreurs constatées dans d'autres quartiers en développement de la métropole, il sera primordial de planifier et d'acquérir en amont les espaces dédiés aux usages collectifs ou au verdissement, et d'assurer la protection de l'identité du lieu en continuité des composantes sociales et paysagères de Côte-des-Neiges.

Le développement immobilier au sein de l'axe Décarie représente l'un des principaux chantiers à l'échelle de la métropole pour les prochaines années. Tout plan d'aménagement du site doit s'insérer dans une vue d'ensemble de ce secteur et dépasser la fragmentation administrative consécutive aux défusions qui en complexifie la planification urbaine.

Enfin, puisque l'aménagement de ce site colossal s'étalera sur plus d'une décennie, le présent document propose la mise sur pied d'une structure de suivi et de concertation entre les acteurs publics et la communauté qui serait dédiée au développement du secteur et dont l'objectif serait d'assurer une rétroaction continue entre la société civile et les instances décisionnelles. En effet, devant l'ampleur du défi qui attend la Ville au cours des prochaines années, il nous apparaît nécessaire que celle-ci ne se limite aux outils traditionnels d'urbanisme afin de bâtir, en collaboration avec la communauté, une vue d'ensemble d'un secteur en plein changement.

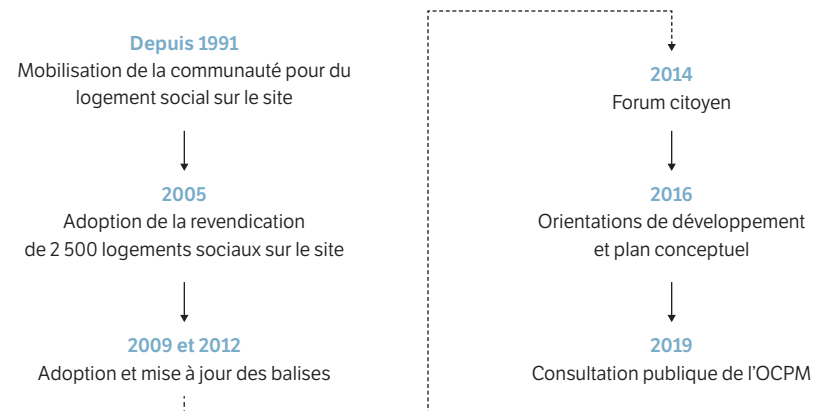
2. NOTRE IMPLICATION

Les propos mis de l'avant dans ce document sont issus d'un long processus de concertation entre les citoyen.ne.s et les organismes du quartier Côte-des-Neiges. Depuis plus de vingt ans, les groupes communautaires et les résident.e.s mènent des actions diverses pour le développement de logements sociaux et communautaires sur le site de l'ancien Hippodrome de Montréal. En 2005, la CDC de Côte-des-Neiges a adopté une revendication pour la construction de 2 500 logements sociaux sur le site. Quatre ans plus tard, elle adoptait des balises pour que l'aménagement du site réponde aux besoins réels des résident.e.s du quartier. Ces balises, qui touchent différents enjeux, dont le logement, le développement économique, les services de proximité, le développement durable et l'analyse différenciée selon les sexes, ont par la suite été mises à jour à l'automne 2012.

En septembre 2014, la CDC et Rayside Labossière ont organisé un forum citoyen intitulé « Blue Bonnets : de la vision à la réalité », qui a rassemblé plus de 175 personnes. Plus du deux tiers des participant.e.s étaient des résident.e.s du quartier et 37 organismes communautaires et institutions étaient représentés. Cet événement avait pour objectif de concrétiser la vision d'avenir pour le site et d'alimenter la conception d'un plan d'aménagement conceptuel. Préalablement au Forum, une vingtaine d'ateliers, rejoignant plus de 400 personnes, ont été tenus dans les organismes du quartier afin de sonder la population et de les inclure dans la démarche. Les discussions tenues lors du forum ont ensuite été reprises dans un document synthèse qui propose plusieurs recommandations et orientations de développement pour le futur quartier.

Depuis la parution de ce document faisant office de premier volume, la CDC de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière joignent leurs efforts afin de s'assurer que le quartier qui verra jour dans les prochaines années soit exemplaire et à la hauteur des attentes du milieu local.

Mentionnons que le niveau de précision du plan représente un défi de taille de ce type d'exercice. En effet, le plan devait être représentatif des idées émises sans entrer dans le fin détail et illustrer, par exemple, l'emprise exacte des bâtiments. Ces précisions devront faire l'objet d'un travail subséquent, réalisé en collaboration avec la Ville et les représentants de la communauté.

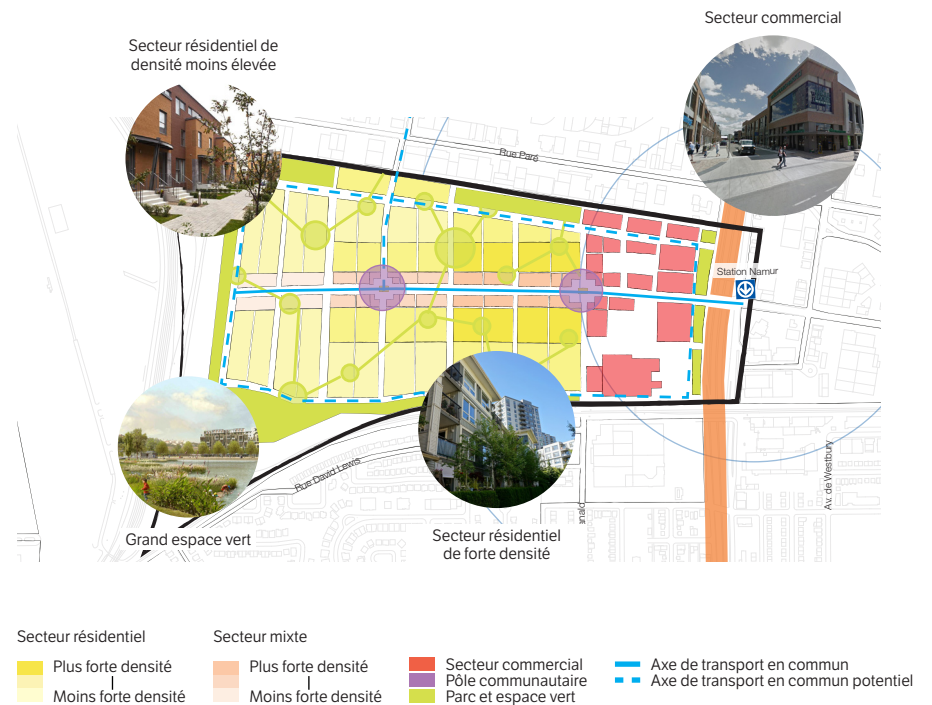


Voici les grands principes issus du forum citoyen du 20 septembre 2014. Pour un résumé complet des discussions et du déroulement du forum, vous pouvez consulter le document intitulé « Compte rendu du forum citoyen sur l'avenir du site de l'hippodrome » qui est notamment disponible sur le site internet de la CDC de CDN.

- + Une planification contrôlée : Planifier le site dans son ensemble et non de manière morcelée.
- + Une réponse aux besoins locaux : Assurer que le développement du site contribue à l'amélioration des conditions de vie de la population résidente de Côte-des-Neiges, notamment par l'intégration de 2 500 logements sociaux.
- + Un développement fortement inclusif : Accueillir une diversité de profils sociodémographiques (familles, aînés, jeunes, etc.), des personnes d'origines et d'orientations diverses et des ménages aux tranches de revenu variés. Inclure différents types de logements (social, locatif, propriété).
- + Développer le site dans la perspective de développement durable et prioriser un mode de vie sain et écologique.
- + Intégrer les principes de l'accessibilité universelle à tous les aspects du projet.
- + Intégrer une approche d'Analyse différenciée selon le sexe (ADS) à toutes les phases du projet.
- + Encourager un développement économique qui assure une gamme complète de services et qui apporte une réponse aux besoins des résident.e.s du quartier.

- + Favoriser l'appartenance à la communauté et la qualité de vie des résident.e.s.

Ainsi, les énoncés de vision proposés par la Ville concordent généralement avec la volonté de la communauté locale telle qu'exprimée en 2014. Toutefois, le contexte global ayant changé drastiquement au cours des dernières années, nous vous proposons certaines réflexions quant aux cinq principes mis de l'avant dans la présentation de l'OCPM.





3. VISION ET PRINCIPES DE MISE EN VALEUR

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

Dans le contexte de changement climatique actuel, il est tout à fait pertinent de créer un quartier écoresponsable sur le site de l'ancien Hippodrome de Montréal. Le verdissement massif du site, à lui seul, est un geste majeur qui permettra d'adresser la problématique d'îlot de chaleur que nous connaissons aujourd'hui, mais il implique également de nombreux avantages pour la qualité de vie des futurs résident.e.s du quartier. Notamment, au niveau de la pollution atmosphérique, de la réduction des bruits et des bienfaits pour la santé mentale. Les mesures d'architecture verte qui seront mises en place accentuent d'autant plus ces bienfaits.

La réalisation d'un tel quartier soulève plusieurs défis. Si bien qu'un nouveau processus de planification holistique, innovant et ouvert, est nécessaire afin de s'assurer que le nouveau quartier réponde bien aux impératifs dictés par l'urgence climatique et qu'il s'intègre harmonieusement aux milieux de vie limitrophes.

Le développement durable est un objectif vertueux vers lequel tendre, mais uniquement s'il ne se fait pas au détriment des autres enjeux. Depuis près de 30 ans, la population et les organismes communautaires de Côte-des-Neiges réclament la création de logements sociaux sur le site, en réponse à un besoin grandissant. Celles-ci vivent malheureusement souvent dans des conditions précaires en logement, notamment dû à l'insalubrité, à l'entassement ou à la hausse rapide des loyers. De plus, le quartier compte d'importants facteurs de défavorisation : 23,7 % de la population est en situation de faible revenu et 36 % des ménages doivent consacrer plus de 30 % de leur revenu aux frais de logement (Statistique Canada, 2016). Ainsi, il est important que le nouveau développement

soit inclusif, équitable et qu'il réponde d'abord aux besoins existants dans l'arrondissement.

La réduction de la part modale de l'automobile s'avère tout aussi nécessaire afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité fixé par la Ville. Les places de l'auto et du stationnement dans le futur quartier devront être finement repensées. D'une part, l'exclusion complète des voitures sur le site pourrait s'avérer trop restrictive pour certains et risquerait de décourager une part considérable des ménages ciblés pour le redéveloppement du site, comme les familles. D'autre part, une trop grande fluidité des déplacements motorisés mènerait indubitablement à la circulation de transit, ce qu'il faut éviter à tout prix. Une mixité sociale et fonctionnelle à l'échelle du site, pour un quartier des courtes distances, est une réponse partielle à cette problématique. Cependant, un regard d'ensemble doit être jeté sur le territoire afin d'arrimer les conditions de mobilité sur le site aux conditions environnantes.

Le territoire de Côte-des-Neiges est contrasté et comporte plusieurs réalités urbaines variées qui lui confèrent un paysage très changeant entre les différents sous-secteurs qui le composent. S'ajoutent à cela les différentes villes liées, les infrastructures routières et le réseau ferroviaire qui morcelle le secteur. Les interfaces ainsi créées doivent être traitées avec prudence et diligence. Par exemple, le secteur industriel de Ville Mont-Royal situé immédiatement au nord du site pourrait entraîner des nuisances importantes pour le nouveau développement. De même, les liens et la complémentarité avec les nouveaux développements immobiliers dans l'axe Décarie doivent être réfléchis en amont, avant la création du plan d'ensemble.

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

Une place importante pour logement social

Côte-des-Neiges est un quartier de locataires (80 % des ménages) qui vivent actuellement les graves conséquences de la crise du logement. Selon la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), un ménage qui dépense plus de 30 % de ses revenus au paiement du loyer n'aura pas suffisamment d'argent pour répondre à ses besoins essentiels tels que se nourrir, se vêtir et se déplacer, ainsi que pour se divertir et s'instruire. Dans le quartier de Côte-des-Neiges, plus d'un ménage locataire sur cinq (7 445 ménages) dépense plus que la moitié de leur revenu dans l'habitation et plus de 12 % (4 235 ménages) y consacre 80 % ou plus (FRAPRU, 2018).

Par manque d'alternative réellement abordable, les locataires sont souvent forcés d'accepter des conditions de logement inadéquates. Ainsi, plus d'un ménage locataire sur cinq habite dans un logement de taille insuffisante et fait face au surpeuplement. Cette situation est particulièrement critique dans Côte-des-Neiges, un quartier avec un nombre important de grandes familles (FRAPRU, 2018).

D'autre part, le taux d'inoccupation des logements de 3 chambres à coucher et plus est présentement de 1,1 % pour le secteur de Côte-des-Neiges (SCHL, 2018). Selon la SCHL, le taux d'inoccupation pour que le marché locatif soit équilibré est de 3 %. La conséquence principale est une hausse du coût des loyers et une pénurie de logement de taille suffisante ce qui offre notamment un contexte favorable pour la discrimination des locataires. De plus, la pénurie de logements sociaux fait en sorte que 2 490 ménages se retrouvent sur la liste d'attente pour un logement HLM (FRAPRU, 2018).

Enfin, il est important de souligner que, malgré un développement important du marché immobilier dans le quartier dans les dix dernières années, le marché privé ne répond pas aux besoins des ménages à faible revenu. À titre d'exemple, le développement du site Namur-Jean-Talon avec la construction de 2 231 unités de logement privés dont la vaste majorité fut des condominiums, n'a pas permis d'apporter une réponse aux besoins locaux en matière de logement. Seuls 44 logements sociaux sur site ont été construits (CDC Côte-des-Neiges, 2018).

Cet état de situation présente des chiffres certes, mais il transmet toutefois difficilement le sentiment d'urgence ressenti dans le quartier Côte-des-Neiges et sur l'Île-de-Montréal, au sujet des conditions de logement. Au quotidien, beaucoup d'individus et de familles n'arrivent tout simplement pas à se trouver un logement abordable, de taille approprié, salubre, sécuritaire et de bonne qualité. Cette réalité entraîne des conséquences majeures sur leur santé physique et mentale, leur intégration, leur qualité de vie et leur dignité.

Pour la CDC, le logement social constitue la seule façon d'apporter une réponse permanente aux problèmes de logement des ménages à faible revenu, aux personnes âgées, aux familles, aux personnes en situation de handicap, aux personnes issues de l'immigration, aux femmes et toutes personnes se situant aux intersections de différents enjeux. Cette approche permet d'offrir un logement de qualité qui est abordable pour l'ensemble des ménages qui en ont besoin, particulièrement ceux qui sont les plus vulnérables.

Le logement social a également fait ses preuves comme outil d'intégration sociale et économique. Cet outil garantit une accessibilité financière à long terme et les investissements

bénéficient, non seulement aux locataires actuels, mais aux générations futures. Le logement social permet d'échapper, de façon permanente, à la spéculation immobilière.

Des logements réellement abordables

Il serait également important de mettre en place des solutions innovantes en matière de logement réellement abordable, incluant l'accès à la propriété, qui ciblent les ménages à faible et moyen revenu, de sorte que le coût de ces logements n'excède pas 30% de leur revenu.

Un quartier inclusif

Chaque étape du processus de planification devrait comporter une analyse différenciée selon les sexes et prendre en compte une accessibilité universelle. Plusieurs enjeux et aménagements sont identifiés :

- + Des mesures pour assurer la sécurité des femmes dans l'aménagement des espaces publics, des logements et dans l'offre, du transport en commun.
- + Des services et des loisirs adaptés aux besoins des femmes, filles, hommes et garçons.
- + Des projets d'habitation répondant à une diversité de besoins (familles monoparentales, femmes en difficulté, grandes familles, hommes seuls, familles avec garde partagée).
- + Un aménagement qui permet la proximité travail – logement – garderie.
- + L'accessibilité universelle doit être prise en compte dans l'ensemble des immeubles publics et commerciaux, dans les espaces publics, dans l'aménagement des trottoirs et des rues. Également dans l'éclairage urbain et dans l'offre et l'aménagement du transport en commun.
- + L'inclusion d'un nombre important de logements adaptés est également essentielle.

Des espaces collectifs et des services

Le développement économique doit être encouragé afin d'assurer une gamme complète de services qui apportent une réponse aux besoins des résident.e.s du quartier et qui favorisent l'employabilité locale.

D'autre part, l'ajout de services communautaires est un ingrédient essentiel pour assurer le succès du développement du secteur. Les organismes communautaires favorisent l'animation et l'appropriation du quartier et par conséquent, le sentiment d'appartenance à ce dernier. Plusieurs organismes déjà établis à Côte-des-Neiges pourraient être appelés à jouer ce rôle. Un pôle communautaire doit occuper une place centrale dans le nouveau quartier. Évidemment, ce dernier serait localisé sur l'artère principale afin de contribuer à son animation. À peu près tous les types de services pourraient être intégrés à ce pôle, par exemple : garderie, école, bibliothèque, centre communautaire, CLSC, cafeteria communautaire, jardins collectifs, etc. Un pôle communautaire peut également favoriser la mise en commun des ressources et le partage des espaces entre les organismes. Il serait ainsi possible d'imaginer que l'auditorium d'une école soit utilisé par certains organismes culturels ou que les jardins communautaires soient en partie utilisés par les organismes de lutte contre la pauvreté.

Un quartier pour la famille

La famille doit être pensée au sens large dans ce développement. C'est-à-dire que cette évolution passe par des garderies, des écoles jusqu'aux centres pour ainé.e.s. De plus des milieux de rencontre doivent être au cœur de cette conception intergénérationnelle.

D'autre part, la famille étant en perpétuelle mouvement, il faut être capable d'anticiper. Donc penser aux enfants du primaire qui passeront au secondaire un moment donné. Il faut ainsi envisager la réserve de terrains afin d'anticiper les besoins.

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

Le site de l'ancien Hippodrome de Montréal bénéficie d'une localisation privilégiée, au centre de l'île et près des grands axes de circulation métropolitains. Pour autant que ces axes soient d'une grande efficacité à l'échelle de la ville, ils constituent également des barrières difficilement franchissables à l'échelle du piéton.

L'autoroute Décarie en est un bon exemple. Bien que son emprise puisse être considérée comme une entrave à la mobilité douce, ce sont les bretelles, les voies de service et le nombre inadéquat de traverses qui la rende parfois presque infranchissable, surtout pour les populations à mobilité réduite. L'intersection Décarie / Jean-Talon comporte, à elle seule, son lot de défis. En tant qu'entrée principale du site, une stratégie de désengorgement devra être élaborée, tout en gardant en tête une vision globale du secteur. De plus, un partage mieux équilibré entre les différents modes de transport, tant actifs que motorisés, serait souhaitable. Le recouvrement d'une portion de l'autoroute pourrait être envisageable, mais la réflexion doit être étendue à l'extérieur du territoire visé par la présente consultation publique afin d'éviter de simplement repousser les problèmes de mobilité de part et d'autre du site.

À l'ouest du site, le réseau ferroviaire et la cour de triage du Canadien Pacifique contribuent à l'enclavement du site. Le raccordement de la partie sud et nord du boulevard Cavendish a longtemps été identifié comme étant un facteur nécessaire au redéveloppement du site de l'ancien Hippodrome de Montréal. Il semblerait aujourd'hui que la Ville soit sur le point de conclure une entente avec les compagnies ferroviaires, ouvrant finalement le site sur l'ouest de la ville et sur les villes défusionnées. En revanche, ce nouvel échangeur devra

préconiser les transports collectifs et actifs afin d'éviter que ce nouveau lien ne devienne en fait qu'une route alternative pour les navetteurs.

Dans cette perspective, le développement d'une trame encourageant les déplacements doux sur le site devra être accompagnée d'interventions macros sur le réseau métropolitain. Il est important de s'assurer que la mobilité active ne soit pas uniquement atayante pour les déplacements au cœur du nouveau quartier, mais aussi depuis et vers d'autres destinations, incluant les pôles actuels de Côte-des-Neiges. Les liens vers les quartiers périphériques devront également inclure des espaces généreux et sécuritaires réservés aux modes actifs de transport. Nous saluons d'ailleurs la volonté de la Ville de créer un lien cyclable dans l'axe est-ouest, à la hauteur du site, dans le cadre du déploiement du Réseau Express Vélo.

Il n'y a pas que la circulation de transit qui pourrait nuire à la qualité de vie dans le nouveau quartier. Le stationnement, la livraison des marchandises et leur manutention doivent être intégrés à une réflexion holistique sur le fonctionnement réel du site. Pour le stationnement, le nombre de cases, la localisation des accès et la forme retenue auront un impact considérable, qui devra être mesuré avec précautions. Pour la livraison et la manutention, c'est surtout la problématique du dernier kilomètre qui pourrait s'avérer être problématique. Heureusement, nous pouvons maintenant compter sur des exemples montréalais innovants tels le projet Colibri, sur l'Îlot Voyageur, dans l'arrondissement Ville-Marie, qui propose de troquer les camions de livraison pour des vélos cargos.

3.4 Un réseau d'espaces verts et de services publics, à la base de l'organisation spatiale du quartier

Nous connaissons aujourd'hui très bien les bienfaits d'un réseau vert et bleu sur la santé des populations et sur leur qualité de vie. Pourtant, les nouveaux développements n'arrivent que rarement à satisfaire aux exigences minimales afin de pouvoir réellement profiter des bénéfices d'une infrastructure verte. Dans le cas du site de l'ancien Hippodrome de Montréal, toutes les conditions sont mises en place pour le déploiement d'un réseau vert performant et à la hauteur des attentes. Toutefois, il faut à tout prix éviter de répliquer les erreurs du passé; les espaces verts et publics doivent être prévus et réservés dès les phases initiales du développement. Puis, une stratégie solidaire de lotissement et de phasage doit être adoptée à cet effet.

Outre leur présence en nombre adéquat, la hiérarchisation de ces espaces est nécessaire afin d'assurer leur bon fonctionnement et leur animation constante. Ainsi, l'aménagement d'une place publique au coeur du quartier servant à définir l'identité du lieu par son appropriation serait pertinent, mais insuffisant. À cela doit s'ajouter des espaces publics, sécuritaires, animés, verts, de tailles et d'ambiances variés. L'importance des espaces civiques et des lieux de sociabilisation comme agent liant et comme structure de quartier a été prouvée à plusieurs reprises, ici comme à l'extérieur. De plus, les espaces publics du nouveau quartier doivent être intégrés selon une logique de parcours mettant en scène les atouts du secteur. Une continuité avec les lieux publics de Côte-des-Neiges est également souhaitable.

De manière similaire, l'espace requis pour les services publics doit être réfléchi en amont du processus de planification afin de s'assurer qu'ils aient leur place dans le nouveau quartier. Écoles primaires, secondaires, bibliothèque, centre de loisir, centre culturel,

locaux communautaires, jardins communautaires, ateliers collectifs, etc. Tous doivent être implantés au coeur de la vie de quartier afin de favoriser la cohésion sociale des différents groupes socio-économiques qui seront appelés à se côtoyer sur le site.

Par ailleurs, la mutualisation des équipements collectifs du quartier permettrait d'optimiser les services rendus à la population. Ainsi, le gymnase de l'école pourrait, par exemple, accueillir des activités sportives ouvertes à tous en soirée. Inversement, le centre de loisir et de sports pourrait être réservé pour les élèves du quartier pendant les heures de cours. En augmentant les heures d'utilisation de ces équipements, tout le monde est gagnant. Leur viabilité économique est plus facilement atteignable, le nombre de personnes y ayant accès est multiplié et l'espace requis, beaucoup moins important.

Il faut cependant éviter que l'opportunité que représente le redéveloppement de l'ancien Hippodrome serve uniquement à y reléguer l'ensemble des équipements collectifs qui n'auraient pu trouver leur place au sein des autres quartiers en développement dans l'axe Décarie. En plus d'occasionner des déplacements additionnels sur le site, une concentration trop importante de ses équipements se ferait au détriment de l'espace résidentiel. Les besoins criant de la communauté de Côte-des-Neiges en matière d'habitation sociale doit prévaloir dans l'aménagement des différentes fonctions. Une stratégie de dispersion des équipements et des services publics serait à privilégier afin de raccourcir les déplacements induits par une nouvelle offre, de favoriser leur utilisation par une plus grande part des résidents et de personnaliser les activités selon le secteur d'insertion.

3.5 Une identité du lieu renouvelée

Un quartier en continuité de l'identité culturelle et territoriale de Côte-des-Neiges

L'identité du quartier de Côte-des-Neiges s'enrichit de la multiculturalité et de la diversité de sa population. Constamment renouvelée par l'apport de nouvelles communautés, cette identité est cependant fragilisée par les plus récents développements immobiliers qui s'enracinent en marge des secteurs traditionnels du quartier. Ces nouveaux projets, par leurs particularités urbaines et sociales, ne contribuent pas à l'identité culturelle et territoriale de Côte-des-Neiges.

Pourtant, les secteurs en plein développement (Université de Montréal, Triangle, Namur) pourraient renforcer l'identité de leur quartier d'implantation en favorisant leur appropriation par la communauté locale. Il est primordial pour le milieu socio-communautaire de Côte-des-Neiges que le développement de ces territoires, qui ont fait l'objet de nombreuses luttes, ne se fasse pas au détriment du quartier. Malgré les barrières physiques, le secteur de Blue Bonnets et l'ensemble du quartier Namur-Hippodrome est une partie intégrante de Côte-des-Neiges.

Pour favoriser cette continuité, le site redéveloppé devrait inclure:

- + Une forte présence de services publics et communautaires;
- + De l'espace pour les organismes communautaires de Côte-des-Neiges afin de desservir la population locale;
- + Des lieux de diffusion culturelle, de loisirs et des lieux de culte;

- + Des équipements collectifs et récréatifs pouvant bénéficier à l'ensemble de la population du quartier;
- + Du logement social répondant aux besoins identifiés dans le quartier de Côte-des-Neiges.

4. VUE D'ENSEMBLE

L'axe Décarie

Le territoire de la métropole jouit présentement d'une vitalité économique et d'une attractivité résidentielle considérables qui ont mené, au cours de la dernière décennie, à un développement immobilier de grande intensité dans l'ensemble des quartiers centraux de Montréal. Les arrondissements qui constituent le cœur de la ville, comme Côte-des-Neiges, accueillent les principaux pôles d'emplois de la métropole et représentent les « portes d'entrée » au pays pour des communautés immigrantes, en plus d'être les quartiers privilégiés par les étudiants et les jeunes travailleurs. L'ensemble de ces facteurs génère dans ces quartiers un important dynamisme du marché résidentiel, lequel se traduit par un développement immobilier rapide sur les terrains disponibles.

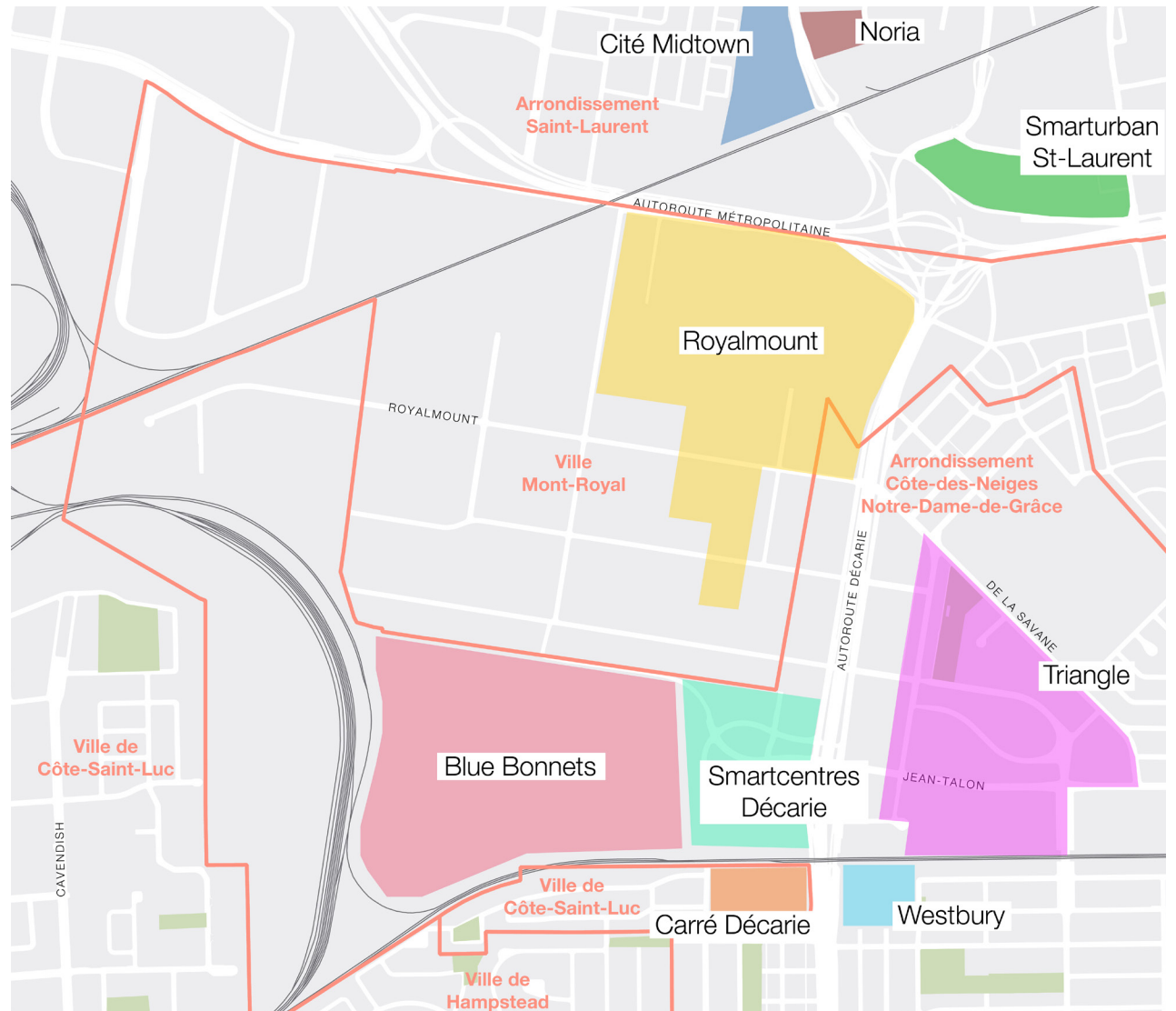
Depuis quelques années cependant, l'attractivité des quartiers centraux est telle que le foncier résidentiel disponible ne suffit plus aux besoins en développement résidentiel, d'où l'intérêt grandissant des promoteurs immobiliers pour de nouveaux secteurs de développement traditionnellement non-résidentiels. Des projets tels que le Royalmount dans Ville Mont-Royal sont les exemples les plus visibles de l'attractivité renouvelée des anciennes zones industrielles et autoroutières à des fins de redéveloppement.

Le développement du site de l'ancien hippodrome s'insère dans une vive dynamique immobilière déjà bien amorcée dans l'axe de l'autoroute Décarie, laquelle se manifeste par l'émergence de plusieurs projets urbains et immobiliers de grande envergure (Le Triangle, Royalmount, Westbury, carré Décarie). Ces projets ont récemment mis en lumière l'ampleur du potentiel immobilier dans ce secteur, qui est devenu l'un des principaux pôles de développement de l'ensemble de la région métropolitaine. À terme, l'ensemble des

investissements immobiliers dans le secteur pourraient représenter 10 milliards de dollars, et le site de Blue Bonnets y occupe une localisation stratégique.

Caractérisé par une importante fragmentation administrative (le secteur chevauche le territoire de deux arrondissements et de quatre municipalités indépendantes), l'absence d'une planification urbaine globale du rapide développement de l'axe Décarie pourrait mener à des manquements sévères en infrastructures, équipements et en services pour la population croissante. En réponse à la multiplication des projets, un premier groupe de travail initié par la ville de Montréal s'est penchée sur les enjeux de mobilité, mais plusieurs défis demeurent au regard de l'intensité du développement constaté. Notons que jusqu'ici, la majorité du développement immobilier dans ce secteur s'est concentrée sur le territoire de Côte-des-Neiges.

L'axe Décarie est caractérisé par la présence de nombreux terrains de stationnement et de bâtiments à faible implantation qui représentent en quelque sorte l'héritage foncier de son aménagement en lien autoroutier au début des années 1960 et à la destruction de plusieurs îlots résidentiels densément construits pour favoriser la fluidité automobile. Cet héritage ouvre aujourd'hui des possibilités intéressantes de requalification, bien que l'environnement immédiat de l'autoroute doive être profondément repensé pour convenir à l'implantation de nouveaux projets résidentiels. Une telle transformation devra comprendre tant la réfection du cadre urbain que la requalification des usages commerciaux et industriels légers (concessionnaires, garages, entrepôts, etc.) qui s'appuient actuellement sur un environnement urbain complètement axé sur l'automobile.



Le secteur Namur-Hippodrome

Fortement enclavé, le site de Blue Bonnets est actuellement séparé de la station Namur et du reste de l'arrondissement de Côte-des-Neiges par l'interface formée par les abords de l'autoroute Décarie. Afin de favoriser l'ouverture du nouveau quartier, les premières interventions de la Ville doivent porter sur la requalification du SmartCenter et des terrains de l'ARTM qui en agrémentent actuellement l'entrée principale. Le lien piéton et actif vers la station de métro Namur et le réaménagement de ses environs immédiats, même du côté est de l'autoroute Décarie, doivent représenter une priorité d'aménagement pour les pouvoirs publics. Cette considération, qui vient élargir de façon significative un périmètre d'intervention déjà considérable (43 hectares pour le site de l'hippodrome), est nécessaire pour éviter tout enclavement physique du futur quartier et de ses résident.e.s et pour favoriser leur intégration à l'identité sociale et urbaine de Côte-des-Neiges.

Afin de favoriser le remembrement des lots du SmartCenter (qui constituent actuellement la vitrine et l'entrée de tout futur quartier sur le site de l'hippodrome), la Ville devra utiliser l'ensemble des outils à sa disposition pour parvenir à une entente avec les propriétaires actuels afin de minimiser (voire d'éliminer) cette barrière qui limite considérablement l'intégration de tout futur quartier à la dynamique de Côte-des-Neiges.

La création d'un axe de transport actif (notamment d'une piste cyclable faisant partie du Réseau Express Vélo) sur la rue Jean-Talon Ouest et la consolidation du tissu urbain sur cette artère entre la rue Victoria et l'autoroute Décarie contribueraient favorablement à l'intensification des usages de part et d'autre de l'autoroute. Ces actions représentent en ce sens la première phase d'un projet

urbain qui devra s'échelonner sur de nombreuses années, et permettraient de lier efficacement le site de Blue Bonnets au reste de l'arrondissement.

Ce lien devra également s'appuyer sur la création d'un espace public au-dessus de l'autoroute Décarie entre les rues des Jockeys et Jean-Talon, lequel est nécessaire à une amélioration significative des conditions de déplacements pour les piétons et les cyclistes à un carrefour stratégique de mobilité.

Les larges propriétés commerciales et industrielles sous-utilisées qui caractérisent les abords immédiats de la station Namur devront également être réinvesties selon les principes d'aménagement et de mixité sociale qui constituent la vision de la Ville pour le site de l'hippodrome, ainsi que selon les principes de TOD (transit-oriented development) édictés par le plan métropolitain d'aménagement et de développement. Nous estimons que les terrains qui bordent la station de métro représentent des opportunités immédiates de développement de logements sociaux et de services au bénéfice des résident.e.s. de Côte-des-Neiges.

Par ailleurs, le traitement de l'interface nord du nouveau quartier et sa cohabitation avec les zones industrielles actives qui lui sont adjacentes sera déterminante pour assurer la qualité de vie des résident.e.s. Il est impossible d'ignorer que le parc industriel de Ville Mont-Royal demeurera longtemps en activité, malgré le développement du projet Royalmount, et que l'existence d'une zone tampon sera nécessaire pour éviter de subir les nombreux désagréments associés à une telle présence (camionnage, bruit, qualité du domaine public).



Source: Fahey et Associés

5. GOUVERNANCE

Le développement du site de Blue Bonnets représente une opportunité unique pour la Ville de Montréal et la communauté de Côte-des-Neiges. Devant l'ampleur du défi que représente sa planification, la Ville doit se doter d'outils innovants, qui trancheront avec les mécanismes de concertation et d'aménagement urbain dont elle se sert traditionnellement, comme les programmes particuliers d'urbanisme (PPU).

Ceux-ci présentent des désavantages évidents pour réussir, en partenariat avec la communauté, la conception d'un quartier d'une telle échelle et sur une période de temps aussi étalée. Les PPU se limitent généralement au territoire d'un arrondissement et ne permettraient pas de dépasser la fragmentation administrative significative qui caractérise l'axe Décarie. Par ailleurs, bien que les PPU comprennent une phase de consultation publique en amont de leur réalisation, ils ne prévoient en aucun cas des mécanismes de rétroaction de la communauté une fois adoptés et ce, même si la mise en place de leur interventions s'échelonnent sur plus d'une décennie. Enfin, puisqu'ils représentent une partie du plan d'urbanisme, il est difficile de les modifier pour les adapter au renouvellement des tendances de développement ou aux nouvelles opportunités d'aménagement.

La requalification du site de l'ancien hippodrome doit s'intégrer dans une vue d'ensemble du développement de l'axe Décarie, selon une perspective de cohésion territoriale avec les villes liées et les arrondissements concernés. Nous mettons de l'avant, depuis la consultation sur le projet Royalmount, l'idée d'un «super-PPU» qui lierait l'ensemble des acteurs municipaux impliqués dans une structure commune de planification territoriale. Le mandat d'une telle

structure dépasserait le seul développement du site de Blue Bonnets et concernerait tant la résolution des urgentes problématiques d'aménagement actuelles (enclavement, domaine public, équipements collectifs) que la planification à long-terme.

Pour le réaménagement du site de Blue Bonnets lui-même, il importe de définir collectivement une structure de gouvernance flexible, évolutive et partagée avec la communauté. Une telle structure permettrait de remédier aux manquements des documents de planification traditionnels en définissant les fondements d'une gestion de projets concertée avec le milieu, échelonnée sur l'ensemble du processus d'aménagement. Plusieurs initiatives montréalaises retiennent ici notre attention: le bureau de projets partagé pour le site de l'ancienne cour de voirie Louvain dans Ahuntsic, le comité d'accompagnement des grands projets dans le Centre-Sud de Ville-Marie et la société de développement Angus représentent des exemples intéressants de dialogue constant avec la communauté pour l'aménagement d'un quartier. D'autres exemples internationaux démontrent aussi le potentiel d'une telle approche.

Nous proposons donc qu'une structure de gouvernance inspirée des modèles cités soit mise en place pour le développement de Blue Bonnets et de ses environs, sous la forme d'une structure partagée. Celle-ci serait chapeautée par la Ville de Montréal et comprendrait les arrondissements, la communauté ainsi que des représentants des acteurs publics et des villes-liées limitrophes. Cette structure pourrait réaliser des consultations biannuelles pour constamment mettre à jour, au gré des priorités de la communauté et des opportunités d'aménagement, un plan concerté de l'aménagement du site. Elle coordonnerait plusieurs chantiers et comités de travail

sur des thématiques spécifiques (habitation, écoles ou mobilité), qui pourraient évoluer selon les étapes du projet et la mise en place des interventions. La structure pourrait comprendre par exemple 2 comités permanents :

- a) le comité de gouvernance
- b) le comité de coordination

Le comité de gouvernance serait composé des élus (maire de l'arrondissement et responsable au comité exécutif), des directeurs de service à l'arrondissement et d'une représentation du comité de pilotage. Il a pour mandat de valider les travaux du comité de coordination et d'effectuer la planification stratégique.

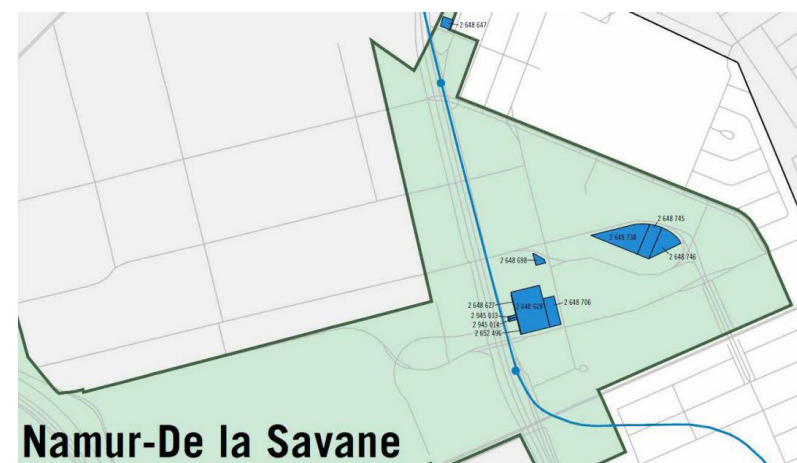
Le comité de coordination serait composé des membres du groupe de pilotage (voir ci-dessous) et de représentants fonctionnaires de l'arrondissement et de la ville-centre. Il a pour mandat de développer la proposition d'aménagement pour le site de Blue Bonnets et d'organiser les groupes de travail.

Le groupe de pilotage serait composé de représentants de la CDC Côte-des-Neiges, de Rayside Labossière, du CIUSSS, des GRT, de citoyens experts et de groupes communautaires à définir. Il aurait pour mandat de planifier les travaux du bureau de projets et des liens avec la communauté. Le comité de pilotage relèverait de la CDC de Côte-des-Neiges, qui en est la porteuse. Cette structure modèle reste toutefois à définir collectivement.

Dans le cas de Blue Bonnets, la Ville possède la maîtrise foncière d'une portion considérable du territoire à requalifier. Il est primordial de garantir, en amont de toute intervention ou projet résidentiel, une

réserve suffisante de terrains pour les équipements collectifs et les services publics qui supporteront la population, en coordination avec les autres acteurs publics. De plus, pour s'assurer la maîtrise du redéveloppement de l'entrée du quartier, la Ville doit utiliser rigoureusement les outils à sa disposition tels que la préemption pour éviter un morcellement nuisible à la cohérence du cadre urbain.

Afin de définir un partenariat durable avec la collectivité, la Ville pourrait également utiliser de nouveaux mécanismes pour pérenniser la propriété collective du site de Blue Bonnets et lier l'ensemble des intervenants par une charte commune de valeurs et d'aspirations, comme les fiducies d'utilité sociale. Ces valeurs seraient définies dans le cadre d'une consultation initiale, et reprendraient notamment les préoccupations de la population de Côte-des-Neiges concernant l'accessibilité au logement et aux opportunités économiques, la qualité et le verdissement du domaine public, le besoin d'équipements collectifs et l'aménagement durable du territoire.





6. CONCLUSION

La CDC de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière s'associent pour préconiser le recours par la Ville à une structure novatrice et flexible pour encadrer la planification et la réalisation de l'aménagement du secteur Namur-Hippodrome.

Une telle structure permettra de dépasser la fragmentation du secteur et de réunir autour d'une même table des acteurs issus de l'ensemble des paliers décisionnels (provincial, municipal, scolaire) ainsi que les municipalités limitrophes dont la collaboration est nécessaire à une vue d'ensemble du site et à la planification des équipements collectifs. Cette structure aura aussi l'avantage d'échelonner la planification et la concertation dans le temps et permettra une adaptation aux nouvelles opportunités et tendances d'aménagement lorsque nécessaire.

Surtout, une telle structure placera la communauté locale et les organismes de la société civile au cœur du processus décisionnel et formalisera un processus de co-construction au bénéfice de la population de Côte-des-Neiges, pour laquelle le développement du site permettra de répondre à plusieurs besoins, enjeux et aspirations depuis longtemps soulevés par le milieu.

Nous appuyons pleinement les orientations d'urbanisme durable et de carboneutralité définies par la vision d'aménagement préliminaire de la Ville. Toutefois, la performance écologique ne devra en aucun cas éclipser les impératifs sociaux inhérents à la constitution d'un éco-quartier mixte et réellement durable. Le site de Blue Bonnets doit permettre de répondre aux grands besoins en logements sociaux, salubres et accessibles que l'on constate depuis trop longtemps dans l'arrondissement, en particulier dans Côte-des-Neiges. Pour assurer une intégration réussie de ce nouveau quartier à la réalité

sociale, paysagère et culturelle de Côte-des-Neiges, il importera de traiter les interfaces avec créativité, pour atténuer la fracture causée par l'autoroute Décarie ainsi que la cohabitation avec des zones industrielles lourdes qui sont appelées à le demeurer encore longtemps. Penser l'aménagement du quartier par la mobilité durable ne sera possible que si le traitement des interfaces facilite également les déplacements actifs vers l'extérieur du secteur.

De plus, en prônant la réalisation d'un quartier où serait limitée la présence de l'automobile, la Ville dispose de l'opportunité d'implanter au sein de celui-ci une toile structurante d'espaces civiques, verts et récréatifs qui agiraient comme infrastructure sociale pour les résident.e.s et les familles. Une telle orientation offrirait une réponse nécessaire à la commercialisation croissante des espaces publics, notamment illustrée par le projet de Royalmount. D'ailleurs, bien que le nouveau quartier doive selon nous disposer d'une offre abondante d'équipements collectifs (écoles, parcs, centres communautaires, etc.), il n'est pas souhaitable que le site de Blue Bonnets serve à parer les manquements de la planification dans des projets immobiliers limitrophes tant les besoins en logements sociaux sont importants dans Côte-des-Neiges.

Le développement du site de Blue Bonnets et des environs de Namur représente la pierre angulaire de l'axe Décarie qui représente l'un des chantiers de développement parmi les plus importants de la métropole. Nous espérons que la Ville saura se montrer à la hauteur de cette opportunité en tendant la main à la communauté et aux citoyen.ne.s qui travaillent depuis longtemps à y parfaire une vision d'un milieu de vie complet et mixte qui fera de Montréal une leader en urbanisme durable sans pour autant délaisser les besoins de la population locale.

6.1 Orientations et recommandations

En 2014, la CDC de Côte-des-Neiges et Rayside Labossière ont organisé un forum citoyen pour se pencher sur l'enjeu du développement du site de Blue Bonnets. Suite à la participation de quelques 175 personnes dont la majorité fut des résident.e.s du quartier, huit grands principes ont émergé pour orienter le développement du site.

En reconnaissance du travail et de la vision des résident.e.s et des groupes du quartier de Côte-des-Neiges, nous estimons que la Ville de Montréal doit inclure ces principes dans leur planification pour le site de l'ancien Hippodrome de Montréal.

Attendu que la Ville de Montréal est propriétaire du site de l'hippodrome, et que les besoins en matière de logement sont très importants dans le quartier, nous nous attendons à ce qu'elle aille au-delà du cadre de son Règlement Montréal Métropole Mixte.

Nous demandons donc que soient adoptés ces 8 principes de base, en plus de vous soumettre les recommandations suivantes et nous nous attendons à ce que tant les principes que les recommandations soient intégrées dans leur ensemble.

Orientation 1 : UNE PLANIFICATION CONTRÔLÉE : PLANIFIER LE SITE DANS SON ENSEMBLE ET NON DE MANIÈRE MORCELÉE.

Recommandation : Mettre en place une structure pour planifier et contrôler le développement du site qui assurerait la participation du milieu communautaire (à titre d'exemple, le Bureau de Projet Partagé mis en place pour le site Louvain dans Ahuntsic) et l'implantation d'équipements et de services publics.

Orientation 2 : UNE RÉPONSE AUX BESOINS LOCAUX : ASSURER QUE LE DÉVELOPPEMENT DU SITE CONTRIBUE À L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DE LA POPULATION RÉSIDENTE DE CÔTE-DES-NEIGES.

Recommandation : Nous appuyons la demande du milieu communautaire de Côte-des-Neiges de mettre en place un seuil minimal de 2 500 logements sociaux.

Recommandation : Mettre en réserve des terrains pour le logement social et communautaire dès le début du processus de planification qui serait un des moyens de contrôler la spéculation immobilière.

Recommandation : Mettre en place des solutions innovantes en matière de logement réellement abordable, incluant l'accès à la propriété, qui ciblent les ménages à faible et moyen revenu, de sorte que le coût de ces logements n'excède pas 30% de leur revenu.

Orientation 3 : UN DÉVELOPPEMENT FORTEMENT INCLUSIF : ACCUEILLIR UNE DIVERSITÉ DE PROFILS SOCIODÉMOGRAPHIQUES (FAMILLES, AÎNÉES, JEUNES, ETC.), DES PERSONNES D'ORIGINES ET D'ORIENTATIONS DIVERSES.

Orientation 4 : DÉVELOPPER LE SITE DANS LA PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET PRIORISER UN MODE DE VIE SAIN ET ÉCOLOGIQUE.

Recommandation : Intégrer le transport collectif et l'agriculture urbaine dans une perspective de développement durable.

Recommandation : Planifier les interfaces du quartier de façon à favoriser la mobilité durable et la connectivité avec les secteurs existants de Côte-des-Neiges.

Recommandation : Limiter le stationnement de surface dans le nouveau quartier dans une perspective de développement de l'auto-partage, de verdissement, de densification organique et de qualité du domaine public.

Orientation 5 : INTÉGRER LES PRINCIPES DE L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE À TOUS LES ASPECTS DU PROJET.

Orientation 6 : INTÉGRER UNE APPROCHE D'ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES (ADS+) À TOUTES LES PHASES DU PROJET.

Recommandation : Intégrer les principes de l'accessibilité universelle et de l'analyse différenciée selon les sexes dans tous les aspects du projet tant dans les espaces privés que publics. Assurer la participation de personnes ayant des vécus différents (personnes en situation de handicap, personnes racisées, personnes des communautés LGBTQIA+ etc.) dans les espaces décisionnels de chaque aspect du développement.

Orientation 7 : ENCOURAGER UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE QUI ASSURE UNE GAMME COMPLÈTE DE SERVICES ET QUI APPORTE UNE RÉPONSE AUX BESOINS DES RÉSIDENT.E.S DU QUARTIER.

Orientation 8 : FAVORISER L'APPARTENANCE À LA COMMUNAUTÉ ET LA QUALITÉ DE VIE DES RÉSIDENT.E.S.

Recommandation : Assurer la présence de commerces et services de proximité qui répondent aux besoins des résident.e.s et qui favorisent l'employabilité locale ainsi que la vie de quartier.

Recommandation : Assurer l'aménagement d'un grand nombre d'espaces verts, de ruelles vertes et de parcs comprenant des structures sportives et communautaires.

