



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU QUARTIER NAMUR-HIPPODROME

RAPPORT DE CONSULTATION

PRÉSENTÉ À :

VILLE DE MONTRÉAL, SERVICE DE L'URBANISME ET DE LA MOBILITÉ ET
ARRONDISSEMENT CÔTE-DES-NEIGES-NOTRE-DAME-DE-GRÂCE

10 septembre 2024

Crédits

Analyse et rédaction

Lili Jacob / analyste-rédactrice

Équipe de projet

Marianik Gagnon / conseillère principale et coordonnatrice, participation publique

Matthieu Bardin / chargé de projet sénior

Mathieu Arsenault / conseiller principal et coordonnateur, communications et relations de presse

Juliane Vandal / agente de projet

Josselyn Guillarmou / chargé de projet, publications et contenus

Kimberly Coulombe / chargée de projet

Juan Giraldo / agent de projet

Viviane Cottle / agente de mobilisation et de liaison

Kim Pronovost / technicienne - soutien administratif aux projets

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca

Pour citer ce document

INM. « Consultation publique sur le plan directeur d'aménagement et de développement du quartier Namur-Hippodrome. Rapport de consultation ». Montréal, 10 septembre 2024.

Table des matières

Faits saillants	4
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	7
Mise en contexte	7
Étapes	8
Analyse et rédaction du rapport	10
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	11
1. Milieux de vie	13
1.1. Commerces et services	13
1.2. Esprit communautaire	16
1.3. Parcs, espaces verts et espaces publics	19
2. Biodiversité et transition socioécologique	19
2.1. Santé de la population et environnements naturels	19
2.2. Protection et conservation de la biodiversité	21
2.3. Un système alimentaire à échelle locale	22
3. Mobilité et transport	24
3.1. Connexions avec les zones limitrophes	24
3.2. Vers une mobilité active et collective	27
4. Habitation	30
4.1. Logement abordable	30
4.2. Forme urbaine et densité	31
5. Gouvernance et financement	33
Conclusion	35
Annexe 1 – Liste des organisations ayant participé à la consultation avec les parties prenantes	36
Annexe 2 – Énoncé de vision du plan directeur	37
Annexe 3 – Orientations d'aménagement du plan directeur	38
Annexe 4 – Profil des personnes répondantes au questionnaire	39
Annexe 5 – Questionnaire	41

Faits saillants

Pour bonifier le plan directeur d'aménagement et de développement (plan directeur) du futur quartier Namur-Hippodrome avant son adoption, la Ville de Montréal a lancé au printemps 2024 une vaste consultation publique afin de présenter le projet et de recueillir les avis de la population sur ce document de planification.

L'Institut du Nouveau Monde (INM) a été sollicité pour concevoir et animer les différentes activités de consultation, ainsi que pour analyser les opinions émises et rédiger un rapport de la démarche de consultation publique.

Plusieurs dispositifs de consultation ont été développés afin de prendre le pouls de la population et de différentes parties prenantes :

- 85 personnes ont assisté à une séance d'information;
- 375 personnes ont répondu à un questionnaire en ligne;
- Près de 100 personnes ont pris part à des activités de consultation (tables de discussion et équipes ambulantes dans le quartier).

Voici les faits saillants des principaux souhaits des personnes participantes ayant participé à la démarche de consultation.

1. Milieux de vie

1.1. Commerces et services

- Développer l'offre commerciale et de services du futur quartier en continuité et en complémentarité avec les quartiers avoisinants, notamment celui de Côte-des-Neiges (CDN), pour tenir compte des besoins existants.
- Avoir des commerces et services adaptés aux besoins de la population diversifiée du futur quartier.
- Offrir une diversité de services, dont des écoles et des espaces, favorisant la socialisation, les loisirs et la culture.
- Implanter des petits commerces et services accessibles à pied ou en transport actif, répartis dans le quartier.

1.2. Esprit communautaire

- Renforcer et développer la présence de services communautaires, pour favoriser la cohésion sociale et la création d'espaces et de milieux de vie adaptés aux besoins de la population.
- Collaborer avec les résidentes et résidents, notamment en les consultant à chaque phase de développement du quartier pour répondre à leurs besoins.
- Créer divers espaces multifonctionnels et élargir la dimension communautaire en mutualisant certains services offerts dans le secteur, qu'ils soient publics ou privés.

1.3. Parcs, espaces verts et espaces publics

- Respecter (ou augmenter) la proportion d'espaces verts prévue dans le plan directeur et assurer leur accessibilité et leur diversité, pour bénéficier d'un milieu de vie sain et vivant.

2. Biodiversité et transition socioécologique

2.1. Santé de la population et environnements naturels

- Intégrer la transition socioécologique dans le plan d'aménagement du quartier.
- Impliquer la communauté ainsi que les expertes et experts scientifiques dans les phases de développement à venir, pour garantir l'interconnexion entre la nature et la santé et aligner les aménagements sur les besoins écologiques et sociaux du quartier.

2.2. Protection et conservation de la biodiversité

- Préserver et protéger la mosaïque d'habitats écologiques diversifiés présente sur l'ancien site de l'hippodrome.
- Protéger la biodiversité et les milieux naturels du quartier : conserver et renforcer les corridors écologiques; protéger les milieux humides, soutenir et bonifier les initiatives de renaturalisation (rivière Saint-Pierre, etc.); assurer un suivi de la faune et des habitats naturels; construire de manière écoresponsable.

2.3. Un système alimentaire à échelle locale

- Miser sur des types de production diversifiés, pour créer un système alimentaire local, tels que l'agriculture urbaine au sol, la diversification des toits verts, le développement des vergers publics et des forêts nourricières, la création de serres et de jardins partagés, ou encore le développement de la permaculture.
- Veiller à l'accessibilité et à l'abordabilité des produits alimentaires locaux pour la population du secteur.
- Reconnaître et encourager les actrices et acteurs déjà impliqués dans le domaine de l'agriculture urbaine pour en faciliter l'implantation pérenne.
- Promouvoir la concertation, en matière d'alimentation, dans un esprit de sensibilisation et d'implication de la population.

3. Mobilité et transport

3.1. Connexion avec les zones limitrophes

- Bonifier l'offre de transport collectif, entre autres par la création d'une ligne de tramway, pour faciliter la mobilité dans le quartier et désenclaver le secteur.
- Assurer une cohabitation efficace entre les transports actifs et collectifs et les autres véhicules (automobiles, camions, etc).
- Renforcer la desserte nord-sud, notamment en développant le projet de raccordement du boulevard Cavendish.

- Utiliser le corridor ferroviaire du Canadien Pacifique pour créer un axe de mobilité destiné aux transports actifs afin de favoriser une meilleure connexion du futur quartier avec les secteurs adjacents.

3.2. Vers une mobilité active et collective

- Augmenter l'offre de transport collectif et faciliter son accessibilité, par exemple en proposant la gratuité des trajets courts.
- Faciliter le transport actif, notamment en garantissant la sécurité des déplacements et en développant le réseau cyclable (entre autres par l'implantation du Réseau express vélo).
- Encourager la réduction de l'utilisation de la voiture : assurer l'accessibilité universelle des infrastructures de transport; intégrer un service d'auto-partage; limiter ou mutualiser certains espaces de stationnements.

4. Habitation

4.1. Accessibilité de l'habitation

- Répondre aux besoins pressants et diversifiés des résidentes et résidents de Côte-des-Neiges, en matière de logement, via le développement rapide de logements abordables, sociaux et communautaires.
- Assurer une mixité de logements (différentes hauteurs, locatifs ou non, abordables et sociaux).

4.2. Forme urbaine et densité

- Planifier la densité de manière stratégique, en prenant soin de faire une densification à échelle humaine.

5. Gouvernance participative et financement

- Encourager la concertation et la collaboration entre les actrices et les acteurs du quartier, pour créer une gouvernance inclusive et participative.
- Assurer l'accès à un financement stable pour soutenir l'implication du milieu communautaire dans le développement du quartier, ainsi que pour la coordination des actions des milieux privés, publics et associatifs.
- Créer une fiducie d'utilité sociale pour protéger durablement les terrains et les logements sociaux, communautaires et abordables contre la spéculation.



PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

Mise en contexte

Situé dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, à l'intersection de l'Autoroute 15 et du boulevard Jean-Talon Ouest, au cœur de la ville de Montréal, le territoire du futur quartier Namur-Hippodrome est une composante clé du secteur de planification stratégique Namur-De la Savane. Le quartier comprend le site de l'ancien hippodrome (46 hectares) ainsi que des terrains aux abords de la station de métro Namur, de part et d'autre de l'autoroute Décarie, totalisant environ 95 hectares. À terme, ce quartier pourra accueillir entre 18 500 et 20 000 logements, dont près de la moitié seront construits sur l'ancien site de l'hippodrome. Une proportion importante de ces logements sera dédiée au logement social, abordable et familial, afin de répondre à la crise actuelle du logement et aux objectifs d'habitation fixés par la Ville et les gouvernements supérieurs.

Depuis l'arrêt des activités hippiques en 2009, l'ancien site de l'hippodrome de Montréal (Blue Bonnets) a fait l'objet de plusieurs propositions d'aménagement. Ce terrain est le dernier de cette ampleur à développer dans les secteurs centraux de Montréal. Il a été cédé par le gouvernement du Québec à la Ville en 2017, et cette dernière a la charge d'en assurer la mise en valeur. Depuis, le site reste en attente de nouvelles affectations en raison de nombreux défis, dont son enclavement, le manque d'infrastructures et les investissements nécessaires. Il représente, en outre, près de la moitié du territoire du futur quartier Namur-Hippodrome.

Pour bonifier le plan directeur d'aménagement et de développement (ci-après le plan directeur) du futur quartier Namur-Hippodrome avant son adoption, la Ville de Montréal a lancé au printemps 2024 une consultation publique afin de présenter le projet et de recueillir les avis de la population sur ce document de planification.

Objectifs poursuivis

Les objectifs des activités de consultation étaient les suivants :

- **Informier et sensibiliser** : présenter les grandes orientations du plan directeur pour le futur quartier.
- **Consulter** : permettre aux citoyennes et citoyens d'émettre leurs opinions sur les orientations d'aménagement¹ du plan directeur.

¹ Les orientations d'aménagement du plan directeur sont disponibles en [Annexe 3](#).

Les résultats des activités, présentés dans ce document, visent à alimenter le plan directeur que la Ville de Montréal adoptera à l'automne 2024.

Mandat de l'INM

L'Institut du Nouveau Monde (INM) a été sollicité pour concevoir et animer les activités de consultation, ainsi que pour analyser les opinions émises et rédiger un rapport synthèse.

Étapes

Plusieurs dispositifs de consultation ont été développés afin de prendre le pouls de la population et de différentes parties prenantes.

Mobilisation et information

Des équipes ambulantes ont informé la population en transit aux abords du site sur le plan directeur et la démarche de consultation. Ces équipes ont circulé le 9 mai 2024 en après-midi, aux stations de métro Namur et Plamondon. Près d'une centaine de personnes ont ainsi découvert le projet.

Une séance d'information ouverte à tout le monde s'est tenue en fin de journée le 15 mai 2024, à l'hôtel *Courtyard* par Marriott. Au total, 85 personnes y ont assisté.

Questionnaire en ligne

Un questionnaire, élaboré par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, a été accessible en ligne sur la page web de [Réalisons Montréal](#), en français et en anglais, du 29 avril 2024 au 21 juin 2024. Au total, 375 personnes y ont répondu. Le profil des personnes participantes est disponible en [Annexe 4](#) et le questionnaire en [Annexe 5](#).

Contributions écrites

Les personnes intéressées ont eu la possibilité, jusqu'au 21 juin 2024, de partager leurs opinions sur le plan directeur par le dépôt d'une contribution écrite en ligne². Au total, 49 personnes, organisations, collectifs et regroupements, ont émis une opinion écrite.

Consultation auprès des parties prenantes

Une table de discussion a été organisée le 11 juin 2024, à l'intention des parties prenantes sociocommunautaires et économiques. L'objectif était de leur offrir un espace privilégié pour faire part des enjeux vécus par leur organisation et leurs publics, d'approfondir des thèmes spécifiques et des questions relatives à certains domaines d'expertise, et de recueillir leurs

² L'ensemble des contributions écrites sont disponibles sur la page web de [Réalisons Montréal](#).

opinions sur le plan directeur. Trois thématiques ont guidé les discussions, à savoir : les équipements collectifs et la mutualisation des espaces, les commerces de proximité et les services communautaires, l'économie circulaire et l'implantation d'un système alimentaire local. Au total, 39 personnes y ont participé. La liste des organisations participantes est disponible en [Annexe 1](#).

Tables de discussion citoyenne

Les citoyennes et citoyens ont eu l'occasion de prendre part à des tables de discussion le 11 juin 2024 en soirée, pour exprimer leurs opinions à l'égard de certaines thématiques du plan directeur. Trois thématiques ont guidé les discussions, à savoir : les milieux de vie, la mobilité et l'environnement. Au total, 15 personnes y ont participé.

Activité dans le milieu

Une activité de consultation a eu lieu le 27 juin 2024 au parc de la Savane, près du Centre communautaire Mountain Sights, afin de rejoindre les personnes qui sont habituellement éloignées des mécanismes de participation publique ou n'ont pas eu connaissance du plan directeur et de la démarche de consultation, tels que les jeunes, les familles, les personnes en situation de précarité, les nouvelles et nouveaux arrivants, ou encore les personnes non francophones. Les échanges ont été orientés autour des mêmes thématiques que celles abordées aux tables de discussion citoyenne. Au total, plus d'une quarantaine personnes ont ainsi donné leur opinion.



Analyse et rédaction du rapport

Pour la rédaction du rapport, l'INM a procédé à l'analyse de l'ensemble des résultats recueillis grâce aux différents dispositifs de consultation. Ce rapport ne présente pas l'intégralité des contributions, mais une synthèse des grandes tendances. Des opinions minoritaires sont également présentées afin de faire ressortir certaines divergences de points de vue parmi les personnes consultées.

Dans le processus d'analyse, ont été considérées tant la récurrence des opinions émises que la clarté de l'argumentation et des informations fournies. Des citations ont été choisies et incluses dans la synthèse pour leur valeur illustrative et représentative des propos échangés. Le mandat confié à l'INM n'incluait pas de vérifier si les commentaires des participantes et participants s'appuyaient sur des données vérifiées, ni d'en faire une évaluation factuelle. De même, il n'appartenait pas à l'INM de porter un jugement sur la pertinence des commentaires des personnes participantes.



PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

Le plan directeur d'aménagement et de développement (ci-après le plan directeur) du futur quartier Namur-Hippodrome reçoit un accueil globalement positif des participantes et participants aux diverses activités de consultation³. Si des inquiétudes persistent chez plusieurs personnes quant à l'ampleur du projet à son aménagement et développement, la majorité des personnes **apprécie la planification et les orientations d'aménagement proposées, notamment la place accordée aux parcs et espaces verts, l'ajout d'un nombre important de logements, ainsi que l'objectif d'améliorer la mobilité vers, depuis, et au sein du quartier.**

Cependant, plusieurs personnes expriment des **préoccupations** sur certains aspects des orientations d'aménagement proposées. Les éléments les plus importants concernent :

- **le besoin d'assurer l'accessibilité universelle des futurs logements, infrastructures et espaces publics;**
- **la prise en compte des besoins et intérêts de la population actuelle et des environs pour développer une offre commerciale adaptée;**
- **la conservation de la biodiversité;**
- **le réaménagement des axes routiers et l'optimisation des infrastructures pour réduire la congestion automobile et favoriser le désenclavement du quartier;**
- **l'offre en logement social, familial et abordable.**

Par ailleurs, des **divergences d'opinion plus marquées** ont été relevées sur certains aspects, notamment concernant :

- **la cohabitation des petits commerces locaux avec les grandes chaînes d'épicerie;**
- **la centralisation face à la dispersion des commerces et services;**
- **la place de la voiture dans le quartier;**
- **la hauteur des bâtiments;**
- **la forme urbaine et la densité.**

³ À titre illustratif, 46 % des personnes ayant répondu au questionnaire en ligne disent adhérer à l'énoncé de vision du plan directeur et 32 % affirment y adhérer en partie. L'énoncé de vision est disponible en [Annexe 2](#).

Les diverses opinions, recueillies à travers le questionnaire en ligne et lors des différentes activités de consultation, permettent de relever des éléments transversaux aux thèmes de consultation. Pour le bien-être des futures personnes résidentes du quartier, la planification de l'aménagement et du développement du quartier Namur-Hippodrome doit accorder une place importante aux éléments présentés dans le tableau suivant.

L'accessibilité universelle

Un grand nombre de personnes ayant répondu au questionnaire soutiennent que l'énoncé de vision du plan directeur doit garantir l'accessibilité universelle des espaces publics, commerces, logements et autres bâtiments. Les échanges lors des différentes activités de consultation confirment cette volonté. Un nombre important de personnes consultées lors des différentes activités mettent de l'avant la nécessité de développer un quartier universellement accessible : **l'ensemble des commerces, des services, des habitations et des équipements et espaces publics doivent être implantés selon les principes d'accessibilité universelle et d'adaptabilité**. Il s'avère important, de plus, d'assurer une continuité dans cette accessibilité; une perméabilité de chaque zone pour permettre le déplacement fluide à travers tout le quartier.

La collaboration et l'implication

La collaboration et l'esprit communautaire doivent transparaître dans le développement du futur quartier, afin d'offrir des commerces et services adaptés aux besoins (section 1.1.), créer des espaces verts et des espaces publics adaptés (section 1.3.), accroître les connaissances en matière de transition socioécologique (section 2), ou encore développer un système alimentaire local (section 2.3.). Enfin, plusieurs personnes proposent l'idée d'implanter un système de gouvernance basé sur la concertation et la collaboration (section 5.1.) des diverses parties prenantes.

L'abordabilité

Les participantes et participants mettent de l'avant la nécessité d'assurer **l'abordabilité des logements, des commerces, ainsi que des services publics, privés et communautaires** du futur quartier. Plusieurs personnes, dont des organisations sociocommunautaires, soulignent le besoin d'implanter des commerces avec des stratégies de tarification abordable, par exemple des coopératives ou des épiceries solidaires (section 1.1.). La majorité des personnes consultées réitère la nécessité d'offrir des logements sociaux et abordables (section 4.1.), pour éviter une gentrification du quartier et permettre d'accueillir des personnes avec un plus faible revenu. Plusieurs espèrent trouver une diversité dans le type de logements disponibles, de même que des logements accessibles aux familles.

La transition socioécologique

La volonté des participantes et participants de contribuer à la transition socioécologique et au développement d'un quartier carboneutre est très marquée. Entre autres, la majorité des personnes souhaite que les **parcs et espaces verts occupent une place importante** dans le quartier (section 1.3.). Si plusieurs estiment que ces espaces permettent de créer des lieux de rencontres ou de détente, d'autres insistent sur le rôle qu'ils jouent pour la **protection de la biodiversité, la lutte contre les îlots de chaleur, ainsi que la promotion de la santé de la population** (section 2). D'ailleurs, parmi les 5 orientations d'aménagement du plan directeur, les répondantes et répondants au questionnaire estiment que « des parcs, des espaces verts et publics généreux et appropriables par la communauté, contribuant à la gestion optimale des eaux et à la biodiversité » s'avère une orientation d'aménagement prioritaire par rapport aux 4 autres.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et viser un quartier carboneutre, plusieurs personnes partagent l'idée de **promouvoir les déplacements actifs et collectifs** (section 3.2.). Plusieurs souhaitent une bonification des services de transport collectif, ainsi qu'une amélioration de la sécurité pour les déplacements actifs. Par ailleurs, **développer un système d'agriculture locale** (section 2.3.), ainsi qu'**encourager la construction écoresponsable de bâtiments** (section 4.2.) sont des initiatives soutenues par plusieurs.

Les prochaines sections présentent les résultats des différentes activités de consultation, selon cinq grands axes: **(1) les milieux de vie, (2) la biodiversité et la transition socioécologique, (3) la mobilité et les transports, (4) l'habitation, ainsi que (5) la gouvernance et le financement**. À travers ces thèmes de consultation, les personnes participantes ont mis en avant les aspects du plan directeur à valoriser, les priorités à définir, ainsi que les aspects nécessitant des améliorations. Certaines suggestions et pistes d'action nouvelles ont également été proposées pour chaque axe.

1. Milieux de vie

Le développement et l'aménagement du quartier doivent reposer sur **la création de milieux de vie complets et agréables pour y développer un sentiment d'appartenance**. À cet égard, diverses pistes de bonification concernant les commerces et services (section 1.1.), l'esprit communautaire (section 1.2.), ainsi que les parcs, espaces verts et espaces publics (section 1.3.) sont identifiées.

1.1. Commerces et services

Pour la majorité des personnes consultées, il est essentiel de **favoriser le sentiment d'appartenance en créant un quartier à l'image de sa population**. En ce sens, **le développement du quartier doit se faire en continuité et en complémentarité avec les quartiers avoisinants, notamment celui de Côte-des-Neiges (CDN)**, pour tenir compte des

besoins existants. S'associer avec des acteurs communautaires de Côte-des-Neiges pourrait favoriser cette continuité et aider à créer un quartier accueillant et non pas un simple lieu de transit.

Un quartier à l'image de sa population

Un grand nombre de personnes soutiennent la nécessité de retrouver dans le quartier des **commerces adaptés aux besoins de la population diversifiée**, pour renforcer ce sentiment d'appartenance. Par ailleurs, quelques personnes craignent que les entreprises ou commerces actuels, établis de longue date et fréquentés par la population locale, n'aient plus leur place dans la future dynamique économique. Ceux-ci doivent être protégés et intégrés dans le nouveau développement pour **préserver le tissu social et économique existant**.



La richesse de Côte-des-Neiges, c'est la diversité culturelle. Les commerces et services doivent aussi être multiculturels et la dynamique du quartier doit accueillir cette spécificité.



- Personne participante d'une activité de consultation.



Il faut retrouver le maximum [de commerces et services] pour tous les goûts, pour toutes les classes. C'est la même chose qui s'est passée à Côte-des-Neiges. On y trouve de tout. La communauté, c'est ça. Je me sens bien, je peux trouver des choses de mon pays.



- Personne participante d'une activité de consultation.

Des commerces locaux accessibles et abordables

Si plusieurs personnes apprécient les grandes chaînes d'épicerie et les pôles commerciaux, plutôt centraux, une majorité de personnes souhaite que soient implantés des petits **commerces et services accessibles à pied ou en transport actif**, répartis dans le quartier. Les commerces de proximité permettent de réduire les déplacements, notamment pour les familles et les personnes âgées. Également, le boulevard Décarie est vu comme un lieu stratégique pour accueillir de nouveaux commerces et services au rez-de-chaussée des bâtiments.

D'autres personnes s'inquiètent de la **gentrification potentielle** du quartier, entre autres par l'offre de commerces et services qui s'y retrouvera⁴. Elles craignent que le développement entraîne des défis d'accessibilité par exemple en remplaçant les grands magasins actuels, comme Walmart et Dollarama, par des petits commerces locaux plus dispendieux. Pour elles, les grands magasins offrent un pôle d'attractivité, mais surtout une accessibilité financière importante, notamment pour les personnes en situation de précarité. À cet égard, ajouter un

⁴ Les participantes et participants identifient également des enjeux liés au développement des logements. L'accès aux habitations est abordé à la section 4.1.

espace commercial et un espace vert à l'ouest de Décarie offrirait un nouveau centre d'attraction important pour les résidentes et résidents de cette zone.

Pour développer une identité qui réponde aux réalités du quartier et assurer l'accessibilité des commerces et services, plusieurs acteurs sociocommunautaires souhaitent **élargir la vision économique pour inclure des aspects sociaux et solidaires**. Cité en exemple par plusieurs personnes, le Bâtiment 7, un espace communautaire situé à Pointe-Saint-Charles, illustre une formule intéressante d'économie sociale, notamment par son épicerie offrant une tarification adaptée aux capacités financières de chaque personne.



Cette accessibilité, c'est aussi au niveau des prix. Il faut prévoir des moyens pour réduire les mécanismes de gentrification. Si tout se déroule comme prévu dans le plan, c'est très beau, mais la gentrification va arriver. Puisque la population est diversifiée, les besoins le sont aussi.



- Personne participante d'une activité de consultation.



Le rôle des commerces et des services, c'est de répondre aux besoins de la population. Il faut à tout prix éviter la gentrification et réfléchir aux types de commerces que l'on souhaite pour la population. Par exemple, les épiceries en vrac ne sont pas très accessibles...



- Personne participante d'une activité de consultation.

Services scolaires et autres services

Pour créer un milieu de vie complet qui répond aux besoins diversifiés de la population, plusieurs participantes et participants insistent sur l'intégration, dans le quartier, des services suivants :

- **Des écoles.** À cet égard, dans sa contribution écrite, le Centre de services scolaire de Montréal⁵ recommande de :
 - Prévoir un espace pour une école primaire de 32 classes, à l'ouest de Décarie.
 - Planifier une nouvelle école secondaire avec 850 places pour répondre aux besoins des élèves dans les prochaines phases de développement immobilier.
 - Réserver des terrains suffisamment vastes pour la construction d'écoles répondant aux normes actuelles.
 - Maintenir une collaboration continue entre la Ville et le CSSDM pour faciliter la réalisation des projets d'écoles primaires et secondaires dans le quartier.
- **Des espaces pour favoriser l'inclusion, l'expression culturelle et la cohésion sociale.** L'Atelier Ry Arp⁶ suggère, notamment, de créer « des lieux, des efforts de

⁵ [Contribution No.32.](#)

⁶ [Contribution No.47.](#)

collaboration, des programmes éducatifs, des initiatives artistiques participatives ou des partenariats avec différents groupes ou institutions artistiques ».

- **Des espaces de socialisation.** Plusieurs personnes trouvent qu'il faudrait des cafés, des bars et des restaurants.
- **Des centres communautaires.**
- **Des garderies.**
- **Des espaces culturels diversifiés,** comme des lieux d'exposition, des espaces pour les artistes au sein des établissements d'enseignement et des salles de spectacles.
- **Des bibliothèques.**
- **Une maison des jeunes.**
- **Des infrastructures pour les sports et loisirs,** comme un YMCA, afin d'offrir des opportunités à celles et ceux qui ne résident pas dans des bâtiments dotés de ces services.
- **Des services de soins de santé,** tels qu'une clinique et une pharmacie.
- **Des services de sécurité,** comme un poste de quartier du Service de Police de la Ville de Montréal et une caserne du Service de sécurité incendie de Montréal.

1.2. Esprit communautaire

Promotion des services communautaires et culturels

Les organisations sociocommunautaires consultées mettent de l'avant leur rôle crucial dans le développement de la cohésion sociale et la création d'espaces et de milieux de vie communautaires, adaptés aux besoins de la population. Les services communautaires doivent ainsi être encouragés. La Corporation de développement communautaire (CDC) de Côte-des-Neiges⁷ propose, à cet égard, plusieurs actions pour promouvoir les services communautaires et culturels dans le quartier :

- **Créer des lieux culturels ouverts sur le quartier et sa diversité,** par exemple en transformant des rez-de-chaussée en vitrines culturelles.
- **Mettre en place un fonds dédié au développement de projets immobiliers, culturels et collectifs,** et favoriser l'acquisition de certains immeubles pour les artistes du quartier.
- **Encourager des projets communautaires innovants** pour renforcer le filet social, répondre aux besoins variés de la population et dynamiser le secteur.

Par ailleurs, selon plusieurs représentantes et représentants d'organismes communautaires, **la réflexion collective sur les besoins communautaires doit commencer en amont, lors des appels à projets, en validant les services souhaités par la population locale.** Également, il s'avère important de **rassembler les organismes pour connaître leurs besoins en espaces, gérer la répartition des locaux et relocaliser les organismes déjà présents dans le nouveau quartier.** Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux (CIUSSS) du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal⁸ insiste sur l'importance de garantir un nombre

⁷ [Contribution No.50.](#)

⁸ [Contribution No.48.](#)

suffisant de locaux adéquats et économiquement accessibles pour les organismes communautaires.

Collaboration et implication de la population

Pour développer l'esprit communautaire et créer un milieu de vie qui reflète la diversité de la population, de nombreuses organisations sociocommunautaires insistent sur l'importance de **collaborer avec les résidentes et résidents** et de **les consulter à chaque phase de développement pour répondre à leurs besoins**. La CDC de Côte-des-Neiges propose plusieurs améliorations pour **encourager un environnement inclusif**, notamment :

- Collaborer avec des personnes ayant vécu ou étant à risque d'itinérance pour concevoir des aménagements et des espaces inclusifs sur tout le territoire.
- Mettre en place dès la première phase de développement des mesures concrètes pour **réduire les barrières à la participation et à l'accès aux services**, en fonction des caractéristiques de la population.
- Adopter une approche favorisant les personnes âgées dans les aménagements en multipliant **les lieux d'échange et de socialisation**, ainsi que les aires de repos adaptées aux différentes conditions climatiques.
- Impliquer la communauté dans la création des équipements publics et collectifs, tels que les écoles, les projets éducatifs, les CPE, les centres de santé, ainsi que les centres culturels et sportifs.

Mutualisation de certains services et activités

Plusieurs participantes et participants saluent l'idée de **créer divers espaces multifonctionnels**. Plus encore, pour développer l'esprit communautaire du quartier et répondre aux besoins de la population, la majorité des représentantes et représentants d'organisations sociocommunautaires recommandent d'**élargir la dimension communautaire en mutualisant certains services offerts dans le secteur, qu'ils soient publics ou privés**. Cette mutualisation offre, selon eux, des avantages économiques, mais permet surtout de favoriser la proximité des services et d'optimiser la répartition des espaces, pour répondre notamment au manque de locaux selon certains organismes.

Pour les personnes consultées, les services à mutualiser avec le milieu communautaire devraient comprendre :

- **Les écoles.** Utiliser les locaux disponibles après les heures de classe, comme les auditoriums, les salles polyvalentes, les cafétérias, et les services de garde. Plusieurs personnes proposent également de partager les cours d'école et de rapprocher les pôles sportifs des établissements scolaires.
- **Le secteur culturel.** Créer des centres communautaires ouverts 24/7, accessibles à plusieurs organisations culturelles, avec des espaces partagés.

- **Les services sociaux.** Des locaux pourraient accueillir une diversité de services de soutien, par exemple des services pour l'aide aux personnes immigrantes, des banques alimentaires, ou des services d'aide aux devoirs.
- **Les commerces et entrepôts.** Par exemple, un Réno Dépôt offrant son espace pour des ateliers d'ébénisterie.
- **Le secteur de la santé.** Centraliser les pôles santé et communautaires dans des bâtiments communs, comme des CLSC, où des locaux communautaires pourraient être utilisés en dehors des heures d'ouverture.
- **Les bâtiments d'habitation.** Offrir des espaces dans les centres communautaires, créer des cuisines communautaires partagées, et rendre les stationnements des commerces accessibles à tous, y compris aux utilisateurs des espaces mutualisés.



Les espaces à usage unique ne doivent plus exister. Il faut mutualiser. Il faut élargir la dimension communautaire et faire comprendre à la population que le milieu communautaire, c'est pour tout le monde.



- Personne participante d'une activité de consultation.



Il faut une vision la plus large possible. Au niveau architectural, de la conception, de la construction... Il faut se donner des espaces qui soient le plus flexible possible pour qu'au fil du temps on puisse les transformer.



- Personne participante d'une activité de consultation.

Pour la localisation des services et la répartition de ces espaces, de manière générale, deux visions compatibles émergent : **regrouper les services essentiels** (santé, éducation et communautaire) et **décentraliser divers espaces polyvalents** (commerces, services, sports et loisirs). Il est généralement convenu qu'une localisation stratégique est essentielle, notamment pour les équipements institutionnels comme les écoles, les installations sportives et les centres de santé, afin de faciliter l'accès et l'attractivité. Selon plusieurs personnes, ces services devraient se situer près des infrastructures de transports collectifs ou des parcs et espaces verts. Pour Devmont et Fahey et associés⁹, concentrer ces pôles à l'ouest du quartier et le long de la rue Jean-Talon Ouest est une stratégie clé, puisque la zone est proche des nœuds de transport collectif. Un plan pour un « éco-complexe », offrant une mutualisation de diverses activités et services, est également proposé¹⁰.

Certaines personnes suggèrent d'inclure des services dans les bâtiments résidentiels, tels que des buanderies, des salles d'entraînement ou des petites épiceries. Cette idée ne convainc toutefois pas la CDC de Côte-des-Neiges, qui craint qu'une telle avenue amenuise les échanges sociaux.

⁹ [Contribution No.13.](#)

¹⁰ [Contribution No.44A](#) et [No.44B.](#)

1.3. Parcs, espaces verts et espaces publics

La majorité des personnes consultées considère les parcs et espaces verts comme essentiels pour le quartier, soulignant leur rôle dans la socialisation à tous les âges. Ces espaces sont perçus comme **prioritaires lors du développement du quartier pour créer une vie locale vivante**. Les personnes qui fréquentent le quartier apprécient particulièrement les zones vertes qui favorisent « le calme et le ressourcement ». Pour un grand nombre de personnes, il est crucial que la réalité respecte la proportion d'espaces verts prévue dans le plan directeur et que **ces espaces soient accessibles et adaptés à tous les âges**.

Plusieurs personnes soulignent le besoin de :

- **Créer des parcs avec des aires de jeux pour enfants** et intégrer la nature dans le quartier à travers des **ruelles vertes** et des terrains de jeux informels.
- **Développer des « forêts de poche »** avec des espèces arboricoles indigènes pour enrichir la biodiversité et favoriser la socialisation.
- **Développer, dès à présent, un parc sur l'ancien hippodrome** pour préserver la biodiversité actuelle du site, accroître l'attractivité du quartier et offrir un espace pour diverses activités et événements culturels. Ce parc pourrait, par exemple, honorer l'histoire de l'ancien hippodrome avec des œuvres d'art comme des sculptures et des murales¹¹. Cet aménagement pourrait évoluer au gré des phases de développement du quartier.

2. Biodiversité et transition socioécologique

Le développement du quartier intervient sur un territoire abritant une diversité d'habitats écologiques. Plusieurs participantes et participants se préoccupent des impacts que l'aménagement aura sur ces écosystèmes. Ils et elles identifient des principes importants à prendre en compte dans la conception et le développement du projet, à savoir l'interconnexion entre la santé de la population et les environnements naturels (section 2.1.), la protection et la conservation de la biodiversité (section 2.2.), ainsi que la création d'un système alimentaire à échelle locale basé sur la solidarité (section 2.3.).

2.1. Santé de la population et environnements naturels

Plusieurs individus et organismes soulignent l'importance d'intégrer la transition socioécologique dans le plan d'aménagement du quartier. Parmi eux, Éco-Pivot¹², Les Amis du parc Meadowbrook¹³ et le Club étudiant de l'Université de Montréal pour Une Seule Santé¹⁴ (ci-après le Club étudiant), insistent sur le rôle crucial de la santé dans ce processus. Ils affirment que **les environnements naturels, en offrant des bienfaits écosystémiques, sont essentiels pour la santé physique et mentale** des résidentes et résidents. Ces espaces

¹¹ [Contribution No.35.](#)

¹² [Contribution No.37.](#)

¹³ [Contribution No.5.](#)

¹⁴ [Contribution No.21.](#)

apportent des bienfaits tels que **la réduction du bruit, l'absorption des polluants atmosphériques et la lutte contre les îlots de chaleur**. Considérant les bienfaits de la nature sur la santé de la population, plusieurs plaident pour des espaces verts facilement accessibles à toutes et tous.



La protection et la restauration des milieux naturels de l'hippodrome peuvent servir d'exemples pour d'autres projets urbains à Montréal et ailleurs, montrant que la coexistence harmonieuse entre développement urbain et préservation de la nature est non seulement possible, mais nécessaire, pour un avenir durable et respectueux, en santé, pour le bien-être de chaque être vivant.



- Contribution écrite du Collectif Hippo Vert l'Avenir.

Accroissement de l'expertise grâce à la collaboration

Plusieurs personnes soutiennent qu'une **participation de la communauté et des expertes et experts scientifiques dans les phases de développement à venir est essentielle** pour garantir l'interconnexion entre la nature et la santé et aligner les aménagements sur les besoins écologiques et sociaux du quartier. Elles proposent de renforcer l'expertise et notamment de :

- Faire appel à des laboratoires de recherche sur la biodiversité et l'urbanisme transitoire pour évaluer les pratiques et impacts des activités transitoires, et pour développer des solutions durables malgré le contexte complexe du site.
- Avoir recours aux associations et aux scientifiques spécialisés en renaturation urbaine.
- Établir une gouvernance participative, au sein de laquelle les organisations impliquées se rencontrent régulièrement pour coordonner les initiatives de conservation. Par exemple, l'organisme Polliflora¹⁵ soutient qu'un comité de surveillance pourrait être mis en place pour garantir le respect des pratiques écologiques et la cohérence des projets.

Il est également recommandé d'inclure **davantage de citoyennes et citoyens dans les diverses initiatives de conservation de la biodiversité et de protection des milieux naturels**. La CDC de Côte-des-Neiges insiste sur l'importance d'une approche participative dans la conception des espaces verts publics. L'implication active favorise également des activités écologiques adaptées aux besoins des citoyens. Polliflora souligne également l'importance de la sensibilisation et de l'éducation pour une transition vers une ville plus verte, en proposant de subventionner des programmes de sensibilisation gratuits et d'assurer un accès équitable à des pratiques écologiques à travers divers lieux, tels que les écoles et les centres de soins.

¹⁵ [Contribution No.28.](#)

2.2. Protection et conservation de la biodiversité

Plusieurs groupes, tels que Éco-Pivot, le collectif Hippo Vert l'Avenir¹⁶, Multicaf¹⁷, le Club étudiant, Polliflora, les Amis de la montagne¹⁸, Atelier Ry Arp, les Amis du parc Meadowbrook et al., insistent sur la nécessité de conserver et protéger la biodiversité et les espaces naturels du secteur.

L'ancien site de l'hippodrome doit être vu comme un ensemble d'écosystèmes urbains à préserver plutôt qu'un « terrain vacant » ou un « terrain vague ». Selon ces organisations, ce territoire est en réalité **une mosaïque d'habitats écologiques diversifiés qui nécessitent d'être préservés** et protégés pour en maximiser les bénéfices écologiques et sociaux. Dans cette optique, plusieurs groupes soutiennent que la superficie d'espaces verts à préserver sur le site de l'ancien hippodrome devrait être augmentée. Polliflora ajoute qu'il est crucial de considérer ces écosystèmes dans le cadre du développement futur, afin de conserver, restaurer et renaturaliser les espaces urbains tout en répondant aux défis environnementaux contemporains.

Mesures prioritaires pour conserver et protéger les espaces naturels et la biodiversité

Le collectif Hippo Vert l'avenir, Polliflora, le regroupement les Amis du parc Meadowbrook et al., Éco-Pivot, le Club étudiant et Atelier Ry Arp recommandent plusieurs actions pour protéger la biodiversité et les milieux naturels du secteur, notamment :

- **Conserver et renforcer les corridors écologiques.** Il est essentiel de préserver les corridors écologiques existants, comme le corridor Aqueduc-Saraguay, le corridor Darlington, et les voies ferroviaires, pour maintenir la connectivité écologique et soutenir la biodiversité. Éco-Pivot, le Club étudiant et Hippo Vert l'Avenir recommandent de renforcer ces corridors écologiques pour éviter la « fragmentation des écosystèmes ». Plusieurs organisations suggèrent d'accélérer la plantation d'arbres et de créer des réseaux verts et bleus continus pour améliorer la connectivité. Les Amis du parc Meadowbrook et al. insistent sur l'importance d'impliquer les compagnies ferroviaires, car leurs infrastructures servent déjà de corridors naturels pour la faune et la flore.
- **Protéger les milieux humides.** Les milieux humides jouent un rôle clé dans la gestion des eaux de surface, la conservation de la biodiversité, la réduction des îlots de chaleur, la connexion entre éco-territoires, et le bien-être mental des résidentes et résidents.
- **Soutenir et bonifier les initiatives de renaturalisation,** notamment en réhabilitant le bassin versant de la rivière Saint-Pierre, l'un des derniers cours d'eau naturels à Montréal.
- **Assurer un suivi de la faune et des habitats naturels.** Les amis du parc Meadowbrook et al. et Éco-Pivot recommandent de réaliser un inventaire faunique et

¹⁶ [Contribution No.9.](#)

¹⁷ [Contribution No.38.](#)

¹⁸ [Contribution No.30.](#)

floristique pour identifier les espèces présentes et planifier des actions pour leur survie. Des suivis réguliers de la qualité des sols et un recensement des habitats écologiques sont également suggérés pour guider les décisions de développement du quartier.

- **Construire de manière écoresponsable.** Les groupes suggèrent de favoriser des constructions écoresponsables, telles que la construction en hauteur dans des zones de faible valeur écologique, et de protéger et conserver les zones de haute valeur écologique.

2.3. Un système alimentaire à échelle locale

De nombreuses personnes expriment un fort intérêt pour la création d'un système alimentaire local, en particulier à travers **le développement de l'agriculture urbaine**, afin de soutenir l'objectif de carboneutralité et renforcer la dynamique du quartier. Dans sa contribution écrite, Multicaf prône l'intégration des espaces de production alimentaire comme services essentiels à la communauté, au même titre que les écoles et les bibliothèques, et suggère de réserver des zones propices à l'agriculture urbaine.

Les personnes consultées identifient des actions et initiatives pour favoriser l'implantation de ce système, couvrant en particulier la planification, la production et la distribution.

Production locale

Les personnes consultées soulignent **l'importance d'une diversité de types de production locale au sein du quartier**. Les principales recommandations sont les suivantes :

- **Encourager l'agriculture urbaine au sol** pour reconnecter les individus, et notamment les jeunes, à la production alimentaire et renforcer les liens communautaires. Cette approche, soutenue notamment par Les Amis du parc Meadowbrook et al. et le collectif Hippo Vert l'Avenir, présente aussi des bénéfices environnementaux, tels que la gestion des eaux de pluie et la réduction des îlots de chaleur. L'agriculture urbaine au sol impliquerait de :
 - Transformer les parcs et espaces verts en zones d'agriculture urbaine.
 - Accroître la superficie dédiée à l'agriculture urbaine et à la cueillette urbaine, incluant des jardins communautaires et collectifs.
 - Opter pour l'agriculture biologique et utiliser l'ancien hippodrome comme laboratoire d'agriculture urbaine.
- **Diversifier les toits verts** pour inclure des toits alimentaires et non alimentaires, adaptés aux différents types de bâtiments. Les toits verts doivent également être compris comme un ensemble, à travers le quartier.
- **Développer des vergers publics et des forêts nourricières** avec une variété d'arbres fruitiers et de plantes mellifères.
- **Créer des serres** pour étendre la production.
- **Établir un corridor de biodiversité** pour faciliter la connectivité écologique et le déplacement des pollinisateurs.
- **Utiliser les espaces verts et naturels actuels de l'hippodrome pour des programmes éducatifs** sur les écosystèmes et l'agriculture.

- **Créer des jardins partagés** pour favoriser l'inclusion sociale et l'apprentissage des espaces verts.
- **Développer la permaculture**, qui offre des opportunités d'apprentissage pour les jeunes et augmente la biodiversité.
- **Assurer des infrastructures en approvisionnement d'eau** en utilisant des bassins souterrains et la récupération de l'eau de pluie.
- **Mettre en place une boucle énergétique** pour utiliser les infrastructures publiques de la ville pour le chaud et le froid.
- **Avoir un site de compostage** pour soutenir la production locale.

Distribution locale

Plusieurs participantes et participants soutiennent que **l'accessibilité et l'abordabilité des produits alimentaires locaux est essentielle**. Les principales recommandations incluent de :

- **Créer un grand marché central ou plusieurs marchés publics** pour valoriser les produits locaux et encourager la consommation locale.
- **Offrir des marchés sociaux, des coopératives et des marchés solidaires** avec des stratégies de tarification abordable pour combattre l'insécurité alimentaire.
- **Distribuer les produits dans les écoles, les centres communautaires et auprès des personnes nécessitant un soutien à domicile**, par exemple via un service de livraison carboneutre.
- **Renforcer le lien production-consommation** en favorisant la collaboration entre producteurs locaux et institutions comme les écoles, qui pourraient offrir des petits déjeuners aux élèves avec des produits locaux.
- **Créer des cuisines collectives** qui servent à la fois de lieux de production, de formation et de distribution, permettant ainsi d'éviter le gaspillage et de créer une économie locale.
- **Encourager la récupération des produits jetés** par les épiceries ou les restaurants et leur transformation par des organismes locaux.

Gestion et planification d'un système alimentaire local

Pour faciliter l'implantation d'un système alimentaire local, des recommandations ont été partagées par plusieurs personnes :

- **Reconnaître et encourager les actrices et acteurs déjà impliqués** dans le domaine de l'agriculture locale.
- **Mener une initiative continue et adaptative.** Bien qu'il faille commencer à développer une vision, il est important de s'ajuster en fonction de la population et des typologies de bâtiments. La planification doit être flexible et souple pour répondre aux besoins changeants de la communauté.
- **Encourager la collaboration et la concertation des organismes sociocommunautaires.**
 - Éco-Pivot propose, à cet égard, la création d'une coopérative comme modèle de gouvernance pour la gestion agricole et souligne l'importance de se doter

d'outils réglementaires favorisant l'agriculture urbaine. Un soutien financier à long terme est également demandé pour maintenir la production alimentaire.

- Plusieurs personnes soutiennent également qu'une table de concertation est essentielle pour maintenir la cohérence des actions et des espaces tout au long du développement du quartier.
- **Sensibiliser la population.** Éco-Pivot rappelle que la promotion de l'agriculture urbaine contribue à l'éducation des résidentes et résidents sur la biodiversité, et renforce ainsi la connectivité écologique et la résilience alimentaire. La sensibilisation pourrait se faire par exemple par l'implantation d'un centre de transformation communautaire des produits alimentaires, pour offrir des cours pour les enfants et sensibiliser la population à la sécurité alimentaire et aux pratiques écoresponsables.
- **Impliquer la population,** par exemple à travers les coopératives d'habitation, les organismes communautaires, les cuisines collectives, les garderies et les écoles. Les établissements scolaires sont vus comme des vecteurs efficaces pour sensibiliser les jeunes à l'agriculture urbaine. Cela peut inclure l'installation de serres, de toits verts ou de jardins dans les cours d'école. Des alliances avec des organismes communautaires seraient pertinentes pour assurer l'entretien de ces espaces.

3. Mobilité et transport

Le secteur fait face à un niveau de circulation routière élevé. Cette situation est aggravée par son enclavement et la forte présence d'automobiles. Pour répondre à ce défi, les participantes et participants identifient des pistes d'action afin d'améliorer les connexions avec les zones limitrophes (section 3.1.), et favoriser la mobilité active et collective (section 3.2.).

3.1. Connexions avec les zones limitrophes

De nombreuses personnes s'inquiètent de la congestion routière importante, qui risque de s'intensifier avec le développement du quartier et l'augmentation de sa population. **L'enclavement du secteur est un défi majeur en matière de mobilité et de transport** auquel il est essentiel de répondre pour améliorer l'attractivité et l'accessibilité du quartier. À cet égard, la Ville de Côte-Saint-Luc¹⁹ estime qu'il est important de mettre en place des actions structurantes pour améliorer la connectivité, favoriser le transport collectif, et mitiger les impacts de l'accroissement de la population sur des axes déjà congestionnés. Plusieurs personnes soulignent également l'importance d'implanter des équipements, services et infrastructures de transport avant même le développement de logements pour garantir l'attractivité et la fonctionnalité du quartier.

Évaluation du projet de tramway

Un grand nombre de personnes soutiennent l'idée de **développer et de renforcer le service de transport collectif pour désenclaver le quartier**. Plusieurs personnes soutiennent le

¹⁹ [Contribution No.12.](#)

développement du **projet de tramway pour améliorer la mobilité interne et externe du quartier**. En attendant son implantation, des navettes pourraient relier la station de métro Namur et le futur quartier. Toutefois, plusieurs personnes expriment des inquiétudes, notamment sur le fait que l'implantation d'un tramway pourrait créer davantage de problèmes de circulation. D'autres inconvénients sont mentionnés tels que la largeur trop étroite de plusieurs rues ou les virages très prononcés, qui risquent d'intensifier le bruit du tramway. Ces effets pressentis commandent de prévoir des mesures d'atténuation. Le coût et la longueur des travaux préoccupent également certaines personnes participantes.

De manière générale, selon SmartCentres et ACDF²⁰, le projet de tramway, bien qu'important, ne pourra pas à lui seul répondre à l'ensemble des besoins de mobilité du secteur, surtout en raison de l'enclavement du site. Ils soulignent la nécessité d'adopter une approche holistique pour analyser la mobilité du secteur, prenant en compte non seulement les transports collectifs, mais aussi les déplacements en voiture et les infrastructures pour les piétons et les cyclistes.

Une personne propose un monorail suspendu comme solution alternative au tramway²¹. Ce monorail permettrait de connecter la rue Jean-Talon et le boulevard Cavendish sans perturber le tissu urbain existant, réduisant ainsi les inconvénients associés au tramway.

Amélioration de l'accessibilité en voiture

Si plusieurs personnes estiment que le développement et la bonification du transport collectif offrent une avenue pertinente pour faciliter la mobilité dans le quartier, plusieurs autres estiment, quant à elles, que les services de transports en commun, bien que nécessaires, ne suffiront pas à eux seuls pour gérer cette augmentation de la circulation et répondre aux besoins de la population. D'ailleurs, pour plusieurs personnes, l'énoncé de vision du plan directeur semble plutôt « utopique » et « ambitieux » en ce qui concerne la mobilité principalement axée sur les transports en commun et actifs.

Selon ces personnes, **il sera nécessaire de vivre avec la présence importante, actuelle et à venir, d'automobilistes**. Selon plusieurs, cela est particulièrement crucial pour les personnes âgées, les jeunes familles et les personnes à mobilité réduite, pour qui la voiture reste un moyen de transport adapté à leurs besoins.

²⁰ [Contribution No.33](#).

²¹ [Contribution No.3A](#) et [No.3B](#).



Les personnes doivent également pouvoir se déplacer en voiture lorsqu'elles effectuent des activités en dehors de leur quartier, pour aller rendre visite à leur famille, par exemple. Aussi, en vieillissant, les personnes ne peuvent pas se déplacer à vélo et peuvent être limitées dans leur capacité à parcourir des distances à pied²².



- Personne participante d'une activité de consultation.

Pour améliorer les déplacements automobiles, de nombreuses personnes soulignent la nécessité d'**améliorer l'accessibilité en voiture pour répondre aux besoins quotidiens des résidentes et résidents**. Il est proposé notamment de réorganiser les voies d'accès à l'A-15 via l'avenue Van Horne, la rue Jean-Talon, l'avenue Isabella, etc., pour réduire les congestions actuelles. Cette réorganisation permettrait de mieux répartir le trafic et de faciliter la cohabitation entre voitures et autres modes de transport.

Renforcement de la mobilité nord-sud

Plusieurs personnes constatent un **manque de desserte nord-sud dans le futur quartier**. Selon elles, cette liaison doit être développée pour assurer une meilleure connexion avec le reste du quartier CDN. Par exemple, l'accent est souvent mis sur l'accès est-ouest, comme le Réseau express vélo (REV) Jean-Talon et le couloir actif le long du chemin de fer, mais les liaisons nord-sud sont également nécessaires pour une mobilité équilibrée.

Le projet de raccordement du boulevard Cavendish est notamment soutenu par plusieurs entités et regroupements, notamment la Ville de Côte-Saint-Luc, l'Alliance Cavendish-Affaires²³, le Centre commercial Cavendish²⁴, un regroupement de propriétaires du centre commercial Carré Décarie²⁵, et la Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Laurent-Mont-Royal²⁶. Pour ces regroupements et entités, il est important d'intégrer ce projet, entre autres pour faciliter la connexion avec Côte-Saint-Luc, désengorger la circulation et offrir un axe nord-sud.

Selon l'Alliance Cavendish-Affaires, le raccordement de l'axe Cavendish est nécessaire pour créer un lien structurant nord-sud, lequel bénéficierait à l'ensemble de la communauté métropolitaine. Ce lien relierait plusieurs villes et arrondissements aux pôles d'emplois majeurs et contribuerait à réduire les défis de mobilité et de circulation en offrant de nouvelles alternatives de déplacement. Il est également essentiel que cet axe intègre des réseaux de transports actifs et collectifs comme le REV et le projet corridor vert qui relierait le parc-nature du Bois-de-Saraguay au parc Angrignon.

²² Traduction libre de : « The ability is needed for people to move around in cars as well, as they go about activities out of the neighborhood, to say visit with family. As well, as people age they cannot get around by bicycle and may be limited in their ability to walk distances. »

²³ [Contribution No.14.](#)

²⁴ [Contribution No.29.](#)

²⁵ [Contribution No.24.](#)

²⁶ [Contribution No.17.](#)

Le potentiel du corridor ferroviaire

Le corridor ferroviaire du Canadien Pacifique représente actuellement une barrière physique et visuelle importante dans le paysage urbain du secteur. Plusieurs personnes proposent **d'utiliser cette voie pour créer un axe de mobilité destiné aux transports actifs** et favoriser une meilleure connexion du futur quartier avec les secteurs adjacents.

Par exemple, le corridor pourrait inclure des aménagements paysagers tels que des parcs linéaires, des pistes cyclables, des passerelles piétonnes, des aires d'entraînement, des aires de jeux pour les enfants et des corridors écologiques. Ces aménagements favoriseraient la biodiversité et apporteraient des bénéfices environnementaux (amélioration de la qualité de l'air, réduction de la chaleur urbaine) et communautaires (encouragement des modes de transport actif, activités communautaires comme l'agriculture urbaine).

3.2. Vers une mobilité active et collective

Bien qu'une partie de la population qui fréquente le quartier se déplace principalement ou uniquement en voiture, plusieurs personnes disent se déplacer à pied et en métro ou souhaiteraient pouvoir le faire de manière efficace et sécuritaire. Une tendance notable est la volonté d'un grand nombre de personnes de favoriser les déplacements collectifs et actifs. À cet égard, Atelier Ry Arp propose de réorganiser la hiérarchie des modes de transport dans le futur quartier, en plaçant les transports actifs en tête, suivis des transports en commun, des véhicules de services publics et d'urgence, tout en excluant les véhicules privés de ce réseau. Plusieurs personnes soutiennent toutefois l'importance de prévoir des mesures de cohabitation des divers moyens de transport.

Bonification des transports collectifs et sécurisation des déplacements actifs

Pour encourager la population à se déplacer collectivement, plusieurs personnes suggèrent **d'augmenter l'offre de transport collectif**, notamment en introduisant des options gratuites pour des trajets courts. Par exemple, la création d'un réseau de navettes électriques gratuites dans le futur quartier pourrait améliorer la desserte et encourager l'usage des transports collectifs.

Plusieurs participantes et participants ont exprimé **le besoin de renforcer la sécurité des déplacements actifs**, qui sont actuellement peu fluides et complexifiés par la présence d'artères importantes, comme l'autoroute Décarie. Pour ce faire, des mesures sont proposées par quelques personnes, dont :

- **Assurer des passages sécurisés pour les piétons**, notamment près des arrêts d'autobus et des stations de métro. L'Association des Condos Rouge 5 et 6²⁷ souligne le besoin de prévoir de tels dispositifs pour les passages entre les immeubles. Quelques personnes soulèvent l'idée du recouvrement de l'autoroute Décarie pour augmenter la sécurité de la traversée de l'axe.

²⁷ [Contribution No.45.](#)

- Créer des parcours « éclairés et munis de mobilier urbain pour se reposer²⁸ ».
- Développer davantage les pistes cyclables, entre autres par l'implantation du REV, afin de rendre les déplacements en vélo plus sûrs et attractifs. Une personne suggère de faire passer le REV sur la rue de la Savane, où il existe déjà une piste cyclable.
- Créer un passage pour les piétons et le transport adapté le long du chemin de fer entre l'avenue Clanranald et Westbury, ainsi qu'un passage de niveau temporaire traversant le chemin de fer, pour permettre aux résidentes et résidents du sud d'accéder facilement au quartier.
- Élargir et sécuriser les trottoirs, avec une attention particulière à leur état actuel.
- Améliorer l'aménagement des intersections de rues.
- Assurer une desserte efficace des stations Bixi.



Le plan devrait envisager l'ajout de passages piétons surélevés à plusieurs intervalles sur ce tronçon, avec des panneaux « cédez le passage » qui s'allument lorsque les gens traversent. Il y a beaucoup de familles qui marchent dans cette rue tous les jours et cela la rendrait beaucoup plus sûre tout en n'aggravant pas le problème de la circulation²⁹.



- Contribution écrite d'une personne participante³⁰.

Nécessité d'améliorer l'accessibilité universelle des infrastructures de transport

De nombreuses personnes estiment qu'il est essentiel de **veiller à ce que les transports collectifs soient facilement accessibles** à tous les résidentes et résidents, notamment ceux à mobilité réduite. L'organisme Ex Aequo³¹ recommande particulièrement de **garantir l'accessibilité universelle de la station de métro Namur** en y installant des ascenseurs dès le début du développement du quartier. Des améliorations spécifiques, telles que l'ajout d'ascenseurs et la garantie du bon fonctionnement des escaliers roulants, sont soutenues par plusieurs personnes.

Quelques personnes soutiennent également l'importance de **garantir l'accès au quartier aux véhicules adaptés pour les personnes à mobilité réduite**. Ex Aequo souligne la nécessité d'aménager des débarcadères adéquats pour le transport adapté, tout en veillant à ce que leur nombre soit suffisant. Le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal recommande également d'incorporer les besoins des personnes en situation de handicap dans la planification des transports en commun, des stationnements, des zones de débarcadère et de

²⁸ Les personnes ayant répondu au questionnaire en ligne priorisent cette option d'aménagement parmi les autres proposées, pour créer des parcours piétons sécuritaires au sein du futur quartier.

²⁹ Traduction libre de : « The plan should consider adding raised crosswalks at several intervals on this stretch with yield signs that light up when people are crossing. There are a lot of families walking on this street every day and it will make it much safer while not worsening the traffic issue. »

³⁰ [Contribution No.11.](#)

³¹ [Contribution No.36.](#)

la circulation véhiculaire. De même, la CDC de Côte-des-Neiges insiste sur l'importance d'adopter des balises pour garantir une mobilité inclusive, en veillant à un nombre optimal de stationnements accessibles, à leur proximité des immeubles, et à la réduction des obstacles entre les immeubles et les stationnements collectifs.

Limitier, mutualiser, mais conserver des espaces de stationnement

Plusieurs personnes estiment qu'il est important de maintenir un nombre suffisant d'espaces de stationnement, et de places réservées aux personnes ayant des défis de mobilité. La plupart des personnes ayant répondu au questionnaire souhaitent des **places de stationnement à l'intérieur des bâtiments**. En parallèle, bien que plusieurs indiquent vouloir « remplacer les cases de stationnement par des arbres et du verdissement pour embellir la rue », quelques personnes souhaitent également avoir accès à du stationnement sur rue pour fréquenter les commerces du quartier. Enfin, plusieurs disent souhaiter des espaces de stationnement pour des besoins spécifiques, tels que la distribution, la livraison, ou le transport adapté et d'urgence.

Par ailleurs, des suggestions visent à **réduire les ratios de places de stationnement par rapport aux pratiques actuelles, pour encourager l'utilisation des transports collectifs**. Les ratios pourraient évoluer au regard du développement effectif du transport collectif. Cette approche permettrait de libérer de l'espace pour des parcs et des zones piétonnes, tout en soutenant les objectifs de mobilité durable. Cette idée est soutenue par plusieurs contributeurs tels que Devmont, Ace Holding³² et Communauto³³.

Quelques participantes et participants recommandent de **mutualiser les espaces de stationnement au sein des unités de voisinage**, en intégrant des aménagements spécifiques pour les conducteurs et conductrices en situation de handicap, les personnes ayant besoin de soutien à domicile, et les familles avec de jeunes enfants. Cette approche permettrait de répondre aux besoins spécifiques tout en maximisant l'efficacité des espaces de stationnement.

Enfin, dans l'optique d'encourager la réduction de l'utilisation de la voiture, quelques personnes proposent d'**intégrer un service d'auto-partage** tel que Communauto dans les projets de développement. L'entreprise soutient d'ailleurs que cette intégration précoce permettrait de déterminer les meilleurs emplacements pour les stations d'auto-partage et de mieux coordonner son service avec celui du réseau de transport en commun.

³² [Contribution No.31.](#)

³³ [Contribution No.19.](#)

4. Habitation

Il est prévu dans le plan directeur qu'une part importante de la construction des nouveaux bâtiments concerne le secteur résidentiel. À ce titre, les participantes et participants soulignent la nécessité d'assurer l'accès à des habitations à travers le logement hors marché (section 4.1.) et partagent des idées pour favoriser la cohabitation de formes urbaines et de densités variées (section 4.2.).

4.1. Logement abordable

Face à la crise du logement, un grand nombre de personnes soutient le développement de l'offre d'habitations dans le secteur. Pour elles, afin de développer un quartier adapté aux besoins de la population, le développement résidentiel du futur quartier Namur-Hippodrome devra intégrer les éléments suivants :

- Répondre aux besoins pressants des résidentes et résidents de Côte-des-Neiges dans le développement du quartier Namur-Hippodrome, en particulier en matière de **logements sociaux et communautaires**.
- Assurer **une mixité de logements** : différentes hauteurs, locatifs ou non, abordables et sociaux.
- Offrir **une diversité de logements**. Par exemple, prévoir des logements accessibles et adaptés pour les familles, qui sont nombreuses dans le secteur.
- Garantir l'**accessibilité universelle** des logements. À cet égard, l'organisme Ex Aequo et le CIUSSS recommandent que toutes les nouvelles habitations respectent les critères de conception universelle et soient adaptables pour favoriser l'inclusion des personnes vulnérables.

Logement social et logement abordable

La majorité des personnes et organisations consultées insistent sur **le besoin urgent de construire des logements sociaux et abordables** dans le quartier pour améliorer l'accès au logement et prévenir la gentrification. Ce besoin est particulièrement pressant en raison des besoins élevés de la population locale et le temps d'attente important pour obtenir un logement social. Également, plusieurs organisations soulignent que les développements immobiliers privés ne suffisent pas à répondre à la crise du logement. L'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE)³⁴ recommande notamment d'**inclure des logements hors marché dès la première phase de développement**, avec une stratégie immobilière innovante et flexible pour mobiliser divers groupes de développement à but non lucratif.

Dans leurs contributions écrites, plusieurs organisations, telles que la CDC de Côte-des-Neiges, les Amis du parc Meadowbrook et al., le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal, l'UTILE, Projet Genèse³⁵, l'Organisation d'Éducation et

³⁴ [Contribution No.26.](#)

³⁵ [Contribution No.25.](#)

d'Information Logement (OEIL) de Côte-des-Neiges³⁶ et Ex Aequo, soutiennent unanimement la volonté de créer, dans le futur quartier, des logements hors marché spéculatif (logements sociaux, coopératifs ou communautaires) sur le site de l'ancien hippodrome de Montréal, avec au moins 4 800 logements sociaux et communautaires.

Les organisations rappellent également qu'il est **essentiel que l'offre de logements réponde à la diversité des besoins, en particulier ceux des familles, de la population étudiante, des personnes seules, des personnes âgées, des individus à faibles revenus ou des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles**. L'OEIL et Projet Genèse insistent notamment sur l'importance d'adapter les logements sociaux pour les familles et les personnes seules, tout en évitant leur concentration dans des secteurs mal desservis. Ils appellent à une mixité sociale pour prévenir la ghettoïsation.

Pour favoriser le développement de logements sociaux et hors marché, plusieurs mesures sont mises de l'avant par les organisations, notamment par la CDC de Côte-des-Neiges et le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal :

- Adopter des stratégies pour soustraire certains immeubles locatifs du marché, de manière définitive ou temporaire.
- Interdire aux promoteurs de projets résidentiels de plus de 100 unités de recourir à des compensations financières au lieu de construire des logements sociaux.
- Permettre à 60 % des unités de logement social et communautaire de bénéficier d'une aide financière au logement. Cette idée est soutenue par Projet Genèse, la CDC de Côte-des-Neiges et Ex Aequo.

4.2. Forme urbaine et densité

Densité

Plusieurs personnes apprécient les **qualités d'attraction du secteur (Namur-Hippodrome) et sont en faveur d'une densification de ce quartier en raison de son emplacement stratégique**, desservi par le métro et l'autoroute. Une gradation des hauteurs des immeubles à partir du centre du quartier vers les extrémités est souhaitée par plusieurs personnes.

SmartCentres et ACDF Architecture veulent une approche de mixité architecturale pour créer une ville riche et diversifiée, atteignant une « densité heureuse ». Dans leur contribution écrite, les cosignataires insistent sur l'importance d'accompagner la densification d'espaces publics et civiques de qualité. Les deux organisations recommandent d'augmenter le plafond de hauteur des tours à 30-35 étages.

Néanmoins, certaines résidentes et certains résidents actuels font preuve de vigilance ou expriment **des inquiétudes concernant la densité et la hauteur des nouvelles constructions**. Plusieurs préfèrent une **« densité à échelle humaine » sans pour autant**

³⁶ [Contribution No.40](#).

préciser avec exactitude le nombre maximal d'étages. Quelques personnes proposent de limiter la hauteur des bâtiments à celle d'un arbre mature.

Des préoccupations concernent également **la perte de vue sur la montagne, depuis les logements ou les espaces publics.** À cet égard, l'organisme Les Amis de la montagne souhaitent protéger et valoriser la relation visuelle entre le site de l'hippodrome et le mont Royal, en garantissant que ces vues soient accessibles au plus grand nombre. L'association suggère entre autres de :

- Libérer les « cônes de vue » des obstructions visuelles;
- Étudier des implantations alternatives pour préserver les perspectives sur la montagne;
- Intégrer ces vues dans l'expérience des mobilités, par exemple en orientant certaines rues pour ouvrir de nouvelles perspectives sur le Mont-Royal.

Constructions écoresponsables et harmonieuses

Plusieurs personnes saluent l'intégration de l'objectif de carboneutralité pour le futur quartier, mais **s'inquiètent des impacts environnementaux liés à la matérialité du projet**, comme la machinerie, l'extraction massive de matériaux, la perturbation de puits de carbone, et l'utilisation des ressources. À cet égard, l'organisme Polliflora recommande entre autres de :

- **Promouvoir une fiducie foncière avec des acteurs en agriculture urbaine et verdissement** pour protéger des parcelles destinées à la biodiversité et à la production de végétaux indigènes. L'organisme recommande également d'interdire l'exploitation future de zones protégées.
- **Utiliser des techniques de construction respectueuses de l'environnement**, intégrant le climat à la réflexion architecturale pour réduire l'utilisation du chauffage et de la climatisation. Par exemple, construire en fonction de la trajectoire du soleil, concevoir les axes de déplacement perpendiculairement aux vents dominants, gérer l'eau de pluie de manière locale, ainsi qu'utiliser des matériaux de construction géosourcés, biosourcés ou réemployés, idéalement locaux.

Atelier Ry Arp ajoute que le projet Namur-Hippodrome devrait viser la certification LEED Platine pour les constructions et étudier l'utilisation du chauffage urbain, de l'énergie solaire et géothermique pour atteindre une énergie nette positive.

Une personne participante³⁷ rappelle l'importance de développer une vision globale pour assurer une cohérence entre les bâtiments, favorisant ainsi un paysage urbain harmonieux et de qualité, et accélérant le sentiment d'appartenance au nouveau quartier. Cette vision devrait s'inspirer du concept de « montréalité » en intégrant des éléments caractéristiques des bâtiments montréalais.

³⁷ [Contribution No.7.](#)

5. Gouvernance et financement

Les activités de consultation révèlent la nécessité de mettre en place une structure de gouvernance et de financement globale pour répondre aux différents besoins du futur quartier et pour coordonner les actions des secteurs public, privé et communautaire.

De nombreuses personnes soulignent l'importance de la concertation et de la collaboration entre les actrices et acteurs du quartier. Pour encourager cela, elles souhaitent une gouvernance inclusive et participative par et pour les actrices et acteurs du milieu. La CDC de Côte-des-Neiges recommande **une structure de gouvernance robuste, transparente et participative pour assurer une véritable participation de la communauté à toutes les phases de développement et pérenniser sa vision**. Le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal soutient la mise en œuvre d'une gouvernance innovante, permettant la pleine participation de la communauté dans la planification et la réalisation du projet.

Plusieurs recommandations pour favoriser une telle « gouvernance participative » sont partagées par les personnes participantes, dont :

- L'accueil d'**associations**, afin d'accompagner les commerçantes et commerçants, notamment pour l'implantation de circuits alimentaires courts.
- La constitution d'un **comité consultatif**, réunissant des acteurs privés, publics et communautaires pour veiller à ce que les projets respectent le plan directeur.
- La création d'une **table de quartier**, pour que les différents acteurs et organismes communautaires puissent se réunir pour discuter des options et trouver des moyens de s'entraider.
- L'implantation d'un **bureau de projet** partagé, incluant les résidentes et résidents pour assurer la transparence du développement du secteur.
- L'implication d'un **organisme d'accompagnement désigné**, pour faciliter les concertations, aider les commerces à s'associer et faire rayonner le quartier. Une équipe dédiée pourrait, par exemple, soutenir les initiatives locales et favoriser le développement du milieu immédiat.

Stratégie de financement

Plusieurs actrices et acteurs communautaires et économiques expriment des préoccupations quant au financement des services et activités. L'accès à un financement stable pour soutenir l'implication du milieu communautaire dans le développement du quartier, ainsi que pour la coordination des actions des milieux privés, publics et associatifs, est un souhait partagé. Devmont et Ace holding proposent des stratégies de financement équitable pour tous les propriétaires bénéficiant des investissements majeurs dans les trois phases du redéveloppement du quartier, par exemple une taxe spéciale.

Une fiducie d'utilité sociale

Plusieurs personnes et organisations, telles que Ex Aequo, l'OEIL, la CDC de Côte-des-Neiges, le CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'île-de-Montréal et Projet Genèse, recommandent **la création d'une fiducie d'utilité sociale pour protéger durablement les terrains et les logements sociaux, communautaires et abordables contre la spéculation**. Cette fiducie favoriserait également une gestion commune du territoire et de ses usages.

Ex Aequo propose que la fiducie garantisse l'abordabilité à perpétuité des logements et locaux commerciaux construits sur le site de l'ancien hippodrome. Selon l'OEIL, une fiducie communautaire renforcerait la confiance des résidentes et résidents dans le projet de développement, tout en dissipant leurs craintes que celui-ci ne bénéficie principalement à une population aisée.

Quelques personnes soutiennent que la participation de toutes les parties prenantes est essentielle dans la création et la définition de la mission de cette fiducie.

Soutien aux petites entreprises commerciales

Plusieurs personnes estiment qu'il faut soutenir les plus petits commerces pour assurer une vie de quartier dynamique, en mettant en place des **mesures fiscales pour les aider à s'implanter**. D'autres souhaitent mettre en place une politique d'employabilité locale pour servir de levier aux habitants du quartier, et offrir un réseau de soutien afin d'aider les gens à développer leur milieu immédiat.

Il est également important de **garantir l'abordabilité des locaux commerciaux** en offrant des solutions hors marché pour acquérir des espaces commerciaux et en proposant des incitatifs fiscaux, tels que des congés de taxes ou des subventions, pour encourager l'implantation de certains commerces ou bureaux. Le partage des loyers est également une mesure souhaitée par plusieurs personnes consultées.

Arrimage des différentes approches de développement résidentiel

Quelques promoteurs immobiliers, tels que Devmont et Ace Holding, proposent de **développer une stratégie concertée avec les développeurs** pour optimiser le raccordement aux réseaux existants d'aqueduc et d'égout, ainsi qu'aux autres infrastructures. Cela permettrait d'éviter la duplication des réseaux et réduirait les coûts de construction, au bénéfice des coûts des logements. SmartCentres et ACDF **soulignent l'importance de poursuivre une collaboration transparente et concertée entre la Ville de Montréal et les promoteurs pour l'articulation des infrastructures**.

Conclusion

La consultation publique sur le plan directeur d'aménagement et de développement du quartier Namur-Hippodrome a permis de recueillir plus de 600 opinions et suggestions, à travers 3 activités de consultation, un questionnaire en ligne et un appel à contributions écrites. Globalement, le plan directeur est bien accueilli par les personnes participantes. Divers défis et éléments perçus comme étant importants ou prioritaires pour assurer un développement qui répond aux besoins et aux intérêts de la population sont néanmoins identifiés. Cette démarche avait pour objectif d'alimenter le plan directeur, en vue de son adoption finale.

En matière de milieux de vie, les parcs et espaces verts sont jugés essentiels pour dynamiser la vie locale, et leur proportion prévue dans le plan directeur doit être respectée. Par ailleurs, le quartier doit se développer en complémentarité avec les quartiers voisins, comme Côte-des-Neiges, avec une offre commerciale diversifiée et accessible à pied, ainsi que des services incluant écoles, loisirs et espaces de socialisation.

La protection de la biodiversité, particulièrement présente sur le site de l'ancien hippodrome, et le renforcement des corridors écologiques sont jugés essentiels dans la planification du développement et de l'aménagement du futur quartier. Elle passe, entre autres, par l'accroissement de la superficie d'espace à préserver sur le site. En complémentarité, les participantes et participants souhaitent développer un système alimentaire local diversifié et garantir l'accessibilité des produits alimentaires locaux.

Pour améliorer l'attractivité et l'accessibilité du quartier, il est important de bonifier l'offre de transport collectif et de prévoir des mesures de cohabitation des divers moyens de transport. La création d'un lien structurant nord-sud via le raccordement du boulevard Cavendish est, à cet égard, soutenue par plusieurs personnes.

Concernant l'offre de logements, il est urgent de construire des logements sociaux, familiaux et abordables pour répondre à la diversité des besoins. La densification du quartier est soutenue, bien que certaines personnes craignent des hauteurs excessives pour ces nouvelles constructions.

Enfin, la concertation et la collaboration entre les acteurs du quartier sont jugées nécessaires pour le développement du futur quartier. Une gouvernance inclusive et participative est souhaitée. Un financement stable est nécessaire pour soutenir l'implication communautaire et coordonner les actions des secteurs privés, publics et associatifs. À cet égard, la création d'une fiducie d'utilité sociale pour protéger durablement les terrains et les logements sociaux est largement soutenue.

Annexe 1 – Liste des organisations ayant participé à la consultation avec les parties prenantes

Organisation	Personnes représentées
Laboratoire sur l'agriculture urbaine (AU/LAB)	1
Centre communautaire Mountain Sights	1
Centre Cummings	1
CIUSSS du Centre-Ouest-de-l'Île-de-Montréal	1
Organisation d'Éducation et d'Information Logement (ŒIL) de Côte-des-Neiges	2
Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC-CDN)	2
Corridor écologique Darlington	2
Centre de services scolaire de Montréal (CSSDM)	2
Devmont - Dormakaba	3
Direction régionale de santé publique (DRSP)	1
Éco-Pivot	1
Ex Aequo	1
Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAECUM)	2
Fahey	1
Fermes Lufa	1
Groupe de ressources techniques (GRT) Atelier Habitation Montréal	2
GRT Bâtir son quartier	2
GRT CDH	1
GRT ROMEL	1
Hydro Québec	1
Institut de tourisme et d'hôtellerie du Québec (ITHQ)	2
MultiCaf	1
Polliflora	1
Smart Centres	2
Société de verdissement du Montréal métropolitain (SOVERDI)	1
SPCA de Montréal	2
Société de transport de Montréal (STM)	1
Total	39

Annexe 2 – Énoncé de vision du plan directeur

En 2050, le quartier Namur-Hippodrome est un milieu de vie accueillant et où il fait bon vivre. Sa transformation exemplaire et innovante rayonne, et ce, bien au-delà de la Ville de Montréal. Favorisant la santé et le bien-être, le quartier est inclusif, résilient et carboneutre.

En 2050, le quartier Namur-Hippodrome se distingue entre autres par la qualité des milieux de vie, les innovations environnementales en place, la réduction marquée des émissions de gaz à effet de serre et l'adoption de modèles d'économie circulaire. Ce nouveau quartier accueille une population diversifiée à l'image de la population de l'arrondissement de CDN-NDG. L'offre en matière d'habitation répond aux besoins de celle-ci. L'esprit communautaire qui y règne témoigne de la mobilisation des groupes locaux et traduit un sentiment d'appartenance au quartier.

Les résidentes et résidents sont desservis par des équipements collectifs, dont les ressources peuvent être partagées, qui répondent à leurs besoins et qui sont localisés à proximité des espaces verts et publics appropriables, et ce, en toutes saisons. Les activités culturelles variées prennent place et l'art public est mis en valeur dans le quartier. Les déplacements se font essentiellement à pied et à vélo. Le réseau de transport collectif, dont un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest, permet de se déplacer efficacement dans les secteurs limitrophes.

Annexe 3 – Orientations d'aménagement du plan directeur

1. Un quartier inclusif et résilient dans lequel la santé des personnes et de la nature est au cœur de la prise de décision.
2. Des parcs, des espaces verts et publics généreux et appropriables par la communauté, contribuant à la gestion optimale des eaux et à la biodiversité.
3. Un réseau de mobilité où le plus vulnérable est priorisé et où les modes de déplacement actifs, collectifs et partagés sont avantagés.
4. Des pôles d'équipements collectifs mutualisés et complémentaires répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité.
5. Une diversité de fonctions urbaines et de typologies d'habitation au sein d'un milieu de vie compact, complet et à échelle humaine, favorable à la création d'un quartier carboneutre.

Annexe 4 – Profil des personnes répondantes au questionnaire

J'habite...

Secteur	Nombre de votes
L'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce	155
La ville de Montréal	54
Une ville liée (Mont-Royal, Côte Saint-Luc, Hampstead, etc.)	90
Je n'habite pas à Montréal	12

À quel genre vous identifiez-vous ?

Genre	Nombre de votes
Femme	142
Homme	157
Non-binaire	5
Je préfère ne pas répondre	5
Autre	1

Je suis âgée ou âgé de...

Tranche d'âge	Nombre de votes
Entre 15 et 24 ans	21
Entre 25 et 34 ans	69
Entre 35 et 44 ans	79
Entre 45 et 54 ans	39
Entre 55 et 64 ans	40
Entre 65 et 74 ans	36
75 ans et plus	24

Vous identifiez-vous comme une personne en situation de handicap ou à mobilité réduite ?

Réponse	Nombre de votes
Oui	35
Non	266
Je préfère ne pas répondre	7
Je ne sais pas	3

À quelle fréquence vous rendez-vous dans le secteur Namur-Hippodrome ?

Fréquence	Nombre de votes
Tous les jours	79
Régulièrement, à chaque semaine ou presque	143
Une fois de temps en temps	125
Jamais, mais je m'y intéresse	27

Pour quelle raison principale fréquentez-vous le secteur Namur-Hippodrome ?

Raison	Nombre de votes
J'y travaille	42
J'y vais pour les services et les commerces (restaurant, épicerie, Walmart, etc.)	233
J'habite à côté	98
Je le traverse	114
Autre	36

Annexe 5 – Questionnaire

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

Questionnaire sur le PDAD

Jusqu'au 21 juin 2024, la Ville de Montréal vous invite à répondre au questionnaire pour bonifier le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) du quartier Namur-Hippodrome.

Vos réponses resteront anonymes. Le questionnaire prend environ 10 minutes à remplir.

Merci pour votre participation!

Donnez votre opinion

Le PDAD est un document de planification qui présente la vision de Montréal pour l'avenir du secteur Namur-Hippodrome. Il est le résultat de plusieurs années d'études, d'analyses et de concertation. Ce document, qui s'adresse à toutes les personnes qui désirent en connaître davantage sur l'aménagement de ce futur milieu de vie, agit comme un contrat social entre la Ville et la population.

La Ville de Montréal s'est donné des objectifs ambitieux pour le quartier Namur-Hippodrome et vise la création d'un milieu de vie inclusif, résilient et carboneutre. La Ville mène actuellement une démarche de consultation publique afin de permettre à la collectivité montréalaise et à la communauté qui fréquente le secteur de s'exprimer sur le PDAD.

Grâce à ce questionnaire, les équipes de la Ville pourront bonifier le PDAD avant son adoption finale.

PARTIE 1: VOTRE EXPÉRIENCE ACTUELLE

Le territoire du futur quartier Namur-Hippodrome est localisé dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, à proximité de l'échangeur **Décarie** (autoroutes 15 et 40) et de l'emblématique **Orange Julep**.



Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal



Il est l'une des principales composantes du secteur de planification Namur-De la Savane. Le quartier Namur-Hippodrome est composé du site de l'ancien hippodrome et des terrains aux abords du métro Namur.



À quelle fréquence vous rendez-vous dans le secteur Namur-Hippodrome?

(Choose any 1 options)

- ☐ Tous les jours
- ☐ Régulièrement, à chaque semaine ou presque
- ☐ Une fois de temps en temps
- ☐ Jamais, mais je m'y intéresse

Pour quelle raison principale fréquentez-vous le secteur Namur-Hippodrome?

(Choose all that apply)

- ☐ J'y travaille
- ☐ J'y vais pour les services et les commerces (restaurant, épicerie, Walmart, etc.)

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

- ☐ J'habite à côté
- ☐ Je le traverse
- ☐ Autre (spécifiez):

PARTIE 2: VOTRE VISION

Le PDAD présente une vision ambitieuse pour le futur quartier:

En 2050, le quartier Namur-Hippodrome est un milieu de vie accueillant et où il fait bon vivre. Sa transformation exemplaire et innovante rayonne, et ce, bien au-delà de la Ville de Montréal. Favorisant la santé et le bien-être, le quartier est inclusif, résilient et carboneutre.

En 2050, le quartier Namur-Hippodrome se distingue entre autres par la qualité des milieux de vie, les innovations environnementales en place, la réduction marquée des émissions de gaz à effet de serre et l'adoption de modèles d'économie circulaire. Ce nouveau quartier accueille une population diversifiée à l'image de la population de l'arrondissement de CDN-NDG. L'offre en matière d'habitation répond aux besoins de celle-ci. L'esprit communautaire qui y règne témoigne de la mobilisation des groupes locaux et traduit un sentiment d'appartenance au quartier.

Les résidentes et résidents sont desservis par des équipements collectifs, dont les ressources peuvent être partagées, qui répondent à leurs besoins et qui sont localisés à proximité des espaces verts et publics appropriables, et ce, en toutes saisons. Les activités culturelles variées prennent place et l'art public est mis en valeur dans le quartier. Les déplacements se font essentiellement à pied et à vélo. Le réseau de transport collectif, dont un tramway sur la rue Jean-Talon Ouest, permet de se déplacer efficacement dans les secteurs limitrophes.

Cet énoncé de vision a été développé et bonifié avec la communauté et les nombreuses parties prenantes impliquées. Adhérez-vous à cet énoncé?

- ☐ Non
- ☐ En partie
- ☐ Oui

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

Sinon, pourquoi?

Le PDAD formule **cinq orientations d'aménagement** en réponse directe au diagnostic du territoire et aux enjeux soulevés par la population montréalaise et aux recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Classez en ordre de priorité (1 étant le plus prioritaire et 5 étant le moins prioritaire) les orientations.

(Rank each option)

- ☐ Un quartier inclusif et résilient dans lequel la santé des personnes et de la nature est au cœur de la prise de décision
- ☐ Des parcs, des espaces verts et publics généreux et appropriables par la communauté, contribuant à la gestion optimale des eaux et à la biodiversité
- ☐ Un réseau de mobilité où le plus vulnérable est priorisé et où les modes de déplacement actifs, collectifs et partagés sont avantagés
- ☐ Des pôles d'équipements collectifs mutualisés et complémentaires répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité
- ☐ Une diversité de fonctions urbaines et de typologies d'habitation au sein d'un milieu de vie compact, complet et à échelle humaine, favorable à la création d'un quartier carboneutre.

Le futur quartier Namur-Hippodrome intégrera des espaces et équipements collectifs variés. Parmi ces différentes propositions, lesquelles vous semblent les plus prioritaires?



(Choose any 2 options)

- ☐ A - Parcs de voisinage et un grand parc central, des espaces verts et publics généreux et appropriables
- ☐ B - Grandes places publiques et esplanades où l'art et le paysage sont mis en valeur
- ☐ C - Écoles, CPE et garderies
- ☐ D - Services et commerces courants (épicerie, pharmacie, bureau de poste, clinique, etc.)
- ☐ E - Services de proximité et communautaires (centre communautaire, dépannage alimentaire, centre de jour, centre de ressources périnatales, etc.)
- ☐ F - Équipements culturels, de divertissement et de loisir (bibliothèque, Maison de la culture, etc.)

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

☐ G - Terrains et équipements sportifs

Note: 2 réponses maximum

Quels types d'ambiance priorisez-vous pour les espaces publics du futur quartier?



(Choose any 2 options)

- ☐ Espaces libres polyvalents un peu partout dans le quartier, qui permettent le calme et le ressourcement
- ☐ Espaces créatifs surprenants et amusants, avec de nombreux lieux d'expression, de création et de diffusion. On y découvre la pratique artistique amateur, la médiation culturelle, une programmation et une diffusion artistique.
- ☐ Milieux de vie conviviaux et inclusifs où les nombreuses cultures de CDN-NDG se rencontrent. Ces espaces favorisent le vivre-ensemble, ancré dans l'esprit de quartier de CDN-NDG
- ☐ Espaces oasis qui mettent l'accent sur la végétation, favorisent la biodiversité et l'éducation relative à l'environnement
- ☐ Espaces récréatifs qui offrent des installations ludiques pour se retrouver autour du jeu
- ☐ Espaces actifs qui offrent un ensemble d'équipements variés favorisant l'activité physique et sportive

Note: 2 réponses maximum

Dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques, la Ville souhaite créer des milieux de vie résilients. Cela veut dire: planter massivement des arbres, des arbustes et des plantes, entretenir de nombreux espaces verts ou boisés, construire des bâtiments écologiques et efficaces au niveau énergétique, maintenir la biodiversité, atténuer les nuisances des voies ferrées et de l'autoroute Décarie (bruit, qualité de l'air) et assurer une saine gestion écologique des eaux. Selon vous, la Ville pourrait-elle mettre en œuvre, dans le futur quartier, une ou des actions supplémentaires pour s'adapter aux changements climatiques ?

(Choose any one option)

- ☐ Non, les mesures proposées sont satisfaisantes
- ☐ Oui. Spécifier:

La station de métro Namur permettra de faciliter les déplacements dans le futur quartier sans nécessairement avoir recours à la voiture. Quelles sont les solutions parmi les suivantes qui vous permettraient de créer des changements d'habitudes dans vos déplacements au quotidien? (1 étant la proposition que vous préférez et 3 celle qui vous plaît le moins.)

(Rank each option)

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

- _____ J'aimerais avoir accès à mon emploi, aux services et aux commerces de proximité à moins de 15 minutes à pied
- _____ Je peux envisager de me déplacer autrement (marche, vélo, etc.) pour des courtes distances et réduire mon utilisation de la voiture, à condition que les déplacements soient accessibles, efficaces, agréables et sécuritaires
- _____ La station de métro change peu mes habitudes au quotidien : je préfère utiliser ma voiture et je tiens à conserver ma place de stationnement

Les changements dans les façons de se déplacer permettent également de revoir la place accordée au stationnement. Quel énoncé correspond le plus à votre vision?

(Choose any 2 options)

- ☐ Je ne souhaite pas posséder un véhicule, mais avoir une offre complémentaire accessible (par exemple: autopartage)
- ☐ J'aimerais qu'on transforme les espaces dédiés aux voitures pour du stationnement de vélo, des stations d'entretien et de réparation
- ☐ J'aimerais avoir des espaces de stationnement pour les autos limitées et pour des besoins spécifiques (distribution, livraison, transport adapté et d'urgence)
- ☐ J'aimerais qu'on remplace les cases de stationnement par des arbres et du verdissement pour embellir la rue
- ☐ J'aimerais qu'on favorise l'aménagement des places de stationnement à l'intérieur des bâtiments
- ☐ Je ne souhaite pas de changement quant au stationnement actuel

Note: 2 réponses maximum

La rue Jean-Talon Ouest serait en quelque sorte la rue principale du futur quartier Namur-Hippodrome et l'accès principal au quartier. Quelle serait la priorité pour vous dans le réaménagement de cette rue?

(Choose any 1 options)

- ☐ Je rêve de larges passages pour piétons et d'aménagements qui encouragent la mobilité autrement qu'en voiture
- ☐ Je veux des pistes cyclables larges, qui donnent moins d'importance à la voiture dans la rue
- ☐ Je souhaite que la priorité soit donnée au transport collectif pour accéder plus rapidement à la station de métro Namur et aux secteurs voisins
- ☐ Je veux qu'on partage la rue équitablement, sans donner plus d'importance à un mode de transport ou à un autre
- ☐ Presque tout me convient actuellement

Note: 1 choix de réponse

Le futur quartier Namur-Hippodrome est l'occasion de revoir la façon de vous déplacer en ville. Parmi ces options d'aménagement, laquelle est la plus intéressante pour des parcours piétons sécuritaires au sein du futur quartier?

(Choose any 2 options)

- ☐ Je souhaite marcher sur de larges trottoirs droits, dans une trame de rue où il est facile de s'orienter, entre l'école, la garderie et tous mes services préférés
- ☐ J'aimerais pouvoir choisir parmi des parcours piétons variés, peu ou pas structurés, à travers les îlots et les parcs et connectés en réseau avec les secteurs aux alentours
- ☐ Je souhaite me déplacer à pied en toute sécurité en tout temps, sur des parcours éclairés et munis de mobilier urbain pour me reposer
- ☐ Je voudrais marcher à l'ombre des arbres ou de structures me protégeant des intempéries

Note: 2 réponses maximum



Que veulent dire « carboneutre », « économie circulaire » et « trame urbaine » ?

Carboneutre signifie simplement le fait d'avoir une empreinte de carbone neutre, vu la combinaison des mots "carbo" et "neutre". Plus précisément, être carboneutre est l'état d'une organisation ou d'un particulier ayant réussi à réduire ses émissions de gaz carbonique (CO₂) à zéro ou à compenser celles qui n'ont pu être réduites (Source: Carboneutralité Québec)

L'économie circulaire se définit comme un « système de production, d'échange et de consommation visant à optimiser l'utilisation des ressources à toutes les étapes du cycle de vie d'un bien ou d'un service, dans une logique circulaire, tout en réduisant l'empreinte

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

environnementale et en contribuant au bien-être des individus et des collectivités ». (Source : Pôle québécois de concertation sur l'économie circulaire)

Une **trame urbaine** comprend les voies de circulation d'une ville, les ilots (ce qui assemble les voies) et les parcelles (morceaux qui accueillent les bâtiments). (Source: collectivités viables)

PARTIE 3: PARLEZ-NOUS DE VOUS

Prénom et nom:

(Required)

Afin d'être en mesure de comprendre les différentes réalités des personnes qui contribuent à la consultation, nous souhaitons recueillir quelques informations sur vous (âge, genre, etc.). Ces questions sont facultatives et vos réponses seraient très appréciées.

Acceptez-vous de répondre à quelques questions?

(Choose any one option)

- ☐ Oui
☐ Je préfère ne pas répondre

Answer this question only if you have chosen Oui for Afin d'être en mesure de comprendre les différentes réalités des personnes qui contribuent à la consultation, nous souhaitons recueillir quelques informations sur vous (âge, genre, etc.). Ces questions sont facultatives et vos réponses seraient très appréciées. Acceptez-vous de répondre à quelques questions?

J'habite:

(Choose any one option)

- ☐ L'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
☐ La Ville de Montréal
☐ Une ville liée (Mont Royal, Côte Saint-Luc, Hampstead, etc.)
☐ Je n'habite pas à Montréal

Answer this question only if you have chosen Oui for Afin d'être en mesure de comprendre les différentes réalités des personnes qui contribuent à la consultation, nous souhaitons recueillir quelques informations sur vous (âge, genre, etc.). Ces questions sont facultatives et vos réponses seraient très appréciées. Acceptez-vous de répondre à quelques questions?

À quel genre vous identifiez-vous?

(Choose any one option)

- ☐ Femme
☐ Homme
☐ Non-binaire
☐ Je préfère ne pas répondre
☐ Autre, si possible, spécifier:

Je suis âgé.e de:

(Choose any one option)

- ☐ 14 ans et moins
☐ Entre 15 et 24 ans
☐ Entre 25 et 34 ans
☐ Entre 35 et 44 ans
☐ Entre 45 et 54 ans
☐ Entre 55 et 64 ans

Quartier Namur-Hippodrome

Réalisons Montréal

- ☐ Entre 65 et 74 ans
☐ 75 ans et plus

Vous identifiez-vous comme une personne en situation de handicap ou à mobilité réduite?

(Choose any one option)

- ☐ Oui
☐ Non
☐ Je ne sais pas
☐ Je préfère ne pas répondre



INM
5605, avenue de Gaspé, bureau 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999
Télécopieur : 514 934-6330
Courriel : inm@inm.qc.ca
www.inm.qc.ca