

**DE LA VISION AU PROJET :
LA NOUVELLE IDENTITÉ DE L'HIPPODROME DE MONTRÉAL
ENTRE PÔLE D'AGRICULTURE URBAINE ET QUARTIER VERT**



AME 6917 - ATELIER DE GESTION ET DE MONTAGE DE PROJETS URBAINS - Hiver 2015
Réalisé par : Adrianna Le Goff - Sophie Blanchet-Vaugeois - Jean-Maxime Archambault - Hichem Ben Dhiab
Présenté à Michel Max Raynaud

2	1. Avant-propos	50	7. État des lieux
3	2. Résumé	51	7.1 Échéancier
4	3. Mandat	52	7.2 Go/No Go
5	4. Caractérisation	53	7.3 Charte d'éthique et PPU
6	4.1 Localisation	54	8. Conclusion
8	4.2 Historique	55	9. Annexe
10	4.3 Portrait socio-démographique	58	10. Bibliographie
12	4.4 Projets en cours		
14	4.5 Diagnostic		
15	4.6 Contexte réglementaire		
17	4.7 Identification des parties prenantes 1.0		
18	5. Élaboration de la vision		
19	5.1 Révéler les possibles		
19	5.1.1 Activités d'appropriation		
21	5.1.2 Ateliers d'idéation populaire		
23	5.1.3 Visioning d'experts		
25	5.2 Adopter une vision		
25	5.2.1 La Ville nouricière		
26	5.2.2 L'agriculture urbaine à Montréal		
28	5.2.3 Le quartier vert ou écoquartier		
29	5.2.4 Identification des parties prenantes 2.0		
30	6. Orientations et Mise en oeuvre		
31	6.1 Analyse des risques		
32	6.2 Tables d'expertise		
33	6.2.1 Agriculture urbaine		
35	6.2.2 Logement écologique		
37	6.2.3 Accessibilité et mobilité		
39	6.2.4 Aménagement des espaces publics		
41	6.3 Plan d'aménagement		
43	6.4 Concours de design urbain		
44	6.5 Partnering		
47	6.6 Négociations		

***Note au lecteur :** De manière à permettre une lecture aérée et structurée, ce rapport est divisé, une fois la caractérisation passée, selon deux sections qui sont identifiées par les couleurs bleues ou vertes. La section bleue contient les phases ou exercices de communication qui ont permis le montage de ce même projet ainsi que la gestion de ses parties prenantes, tandis que la section verte représente les étapes successives de conceptualisation du projet pour le site de l'Hippodrome. Ce rapport peut donc se lire de trois façons : dans son entiereté, ou en lisant seulement la partie bleue ou verte de chaque chapitre.*

1. Avant-Propos

L'atelier « Montage et gestion de projets urbains » permet de comprendre la stratégie et les outils de communication à adopter afin de créer des projets leviers, porteurs de régénération urbaine. L'originalité de ce processus passe par l'intégration des parties prenantes tout au long du processus de planification, de la conceptualisation aux réalisations.

2. Résumé

Situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, l'hippodrome est un des derniers grands terrains vacants à Montréal. Légèrement plus grand que le parc Lafontaine (43,5 ha contre 36 ha), la Ville en est l'unique propriétaire. L'intérêt pour les courses hippiques a progressivement diminué, jusqu'à la fermeture définitive de l'Hippodrome en 2009. Parallèlement à ce déclin, de nombreux scénarios d'aménagement ont été élaborés, mais aucun projet n'a vu le jour. Depuis les années 1990, on parle surtout d'y créer un nouveau quartier résidentiel pour répondre aux demandes citoyennes en matière de logements sociaux. Nous avons alors eu le mandat de monter ce projet avec différentes parties prenantes autour de trois enjeux : redonner une identité au terrain, le désenclaver et prendre en compte les besoins en logement. Cette approche de montage et gestion de projet permettra d'enfin exploiter le potentiel de ce terrain.

Création de la Société de redéveloppement de l'Hippodrome

Au printemps 2012, la Ville de Montréal a amorcé une démarche de planification pour la définition d'un projet urbain, dans la foulée de l'entente de cession du site de l'ancien hippodrome entre le Gouvernement du Québec et la Ville (Ville de Montréal, 2012b). C'est dans ce contexte que la Ville de Montréal créa en 2015 la Société de redéveloppement de l'Hippodrome (SRH), un groupe d'urbanistes et d'experts en montage et gestion de projets d'aménagement, pour l'accompagner dans sa démarche de planification et mener à terme un projet urbain sur le terrain vacant de l'hippodrome.

Mission de la SRH

Réaliser un projet de redéveloppement de l'hippodrome de Montréal en misant sur les principes du développement durable tout en générant des retombées significatives pour la communauté locale.

Mandat

Le mandat de la SRH est de développer et mettre en oeuvre un projet mobilisateur et rassembleur sur le terrain vacant de l'hippodrome de Montréal en étroite collaboration avec la communauté locale. Le mandat vise, à la fois, à donner une nouvelle identité au site et à mettre en valeur le secteur Namur-De la Savane, dans une perspective de renouvellement urbain en lien avec le transport collectif.

Objectifs du mandat

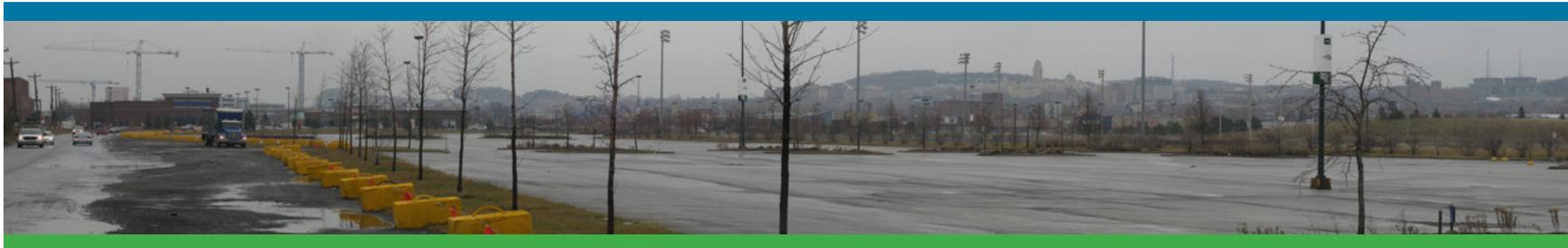
- Réfléchir sur l'avenir du site de l'hippodrome et de ses abords immédiats
- Proposer une vision d'aménagement durable
- Développer et mettre en oeuvre un projet à l'aide d'une démarche de planification participative
- Effectuer le montage et la gestion du projet et en assurer le suivi

Fig. 1 : Logo de la SHR



Source : Équipe

4. Caractérisation



Situé dans l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG), l'Hippodrome Blue Bonnets est l'un des derniers grands terrains vacants de Montréal. À titre comparatif, sa superficie de 43,5 hectares représente 1,2 fois le parc Lafontaine. On y accède, au nord-ouest, par l'avenue Clanranald ou, à l'est, par les rues des Jockeys et Jean-Talon Ouest. À un jet de pierre de l'intersection des autoroutes 15 (Décarie) et 40, le site profite aussi d'une connexion avantageuse avec le réseau de transport en commun montréalais, de par sa proximité avec le métro Namur. D'ailleurs, l'Hippodrome se trouve, à vol d'oiseau, à une distance de 7 kilomètres du centre-ville et de 5 kilomètres du Mont Royal. Cette distance n'influence en rien la vue imprenable que Blue Bonnets offre sur l'Université de Montréal et l'oratoire Saint-Joseph.

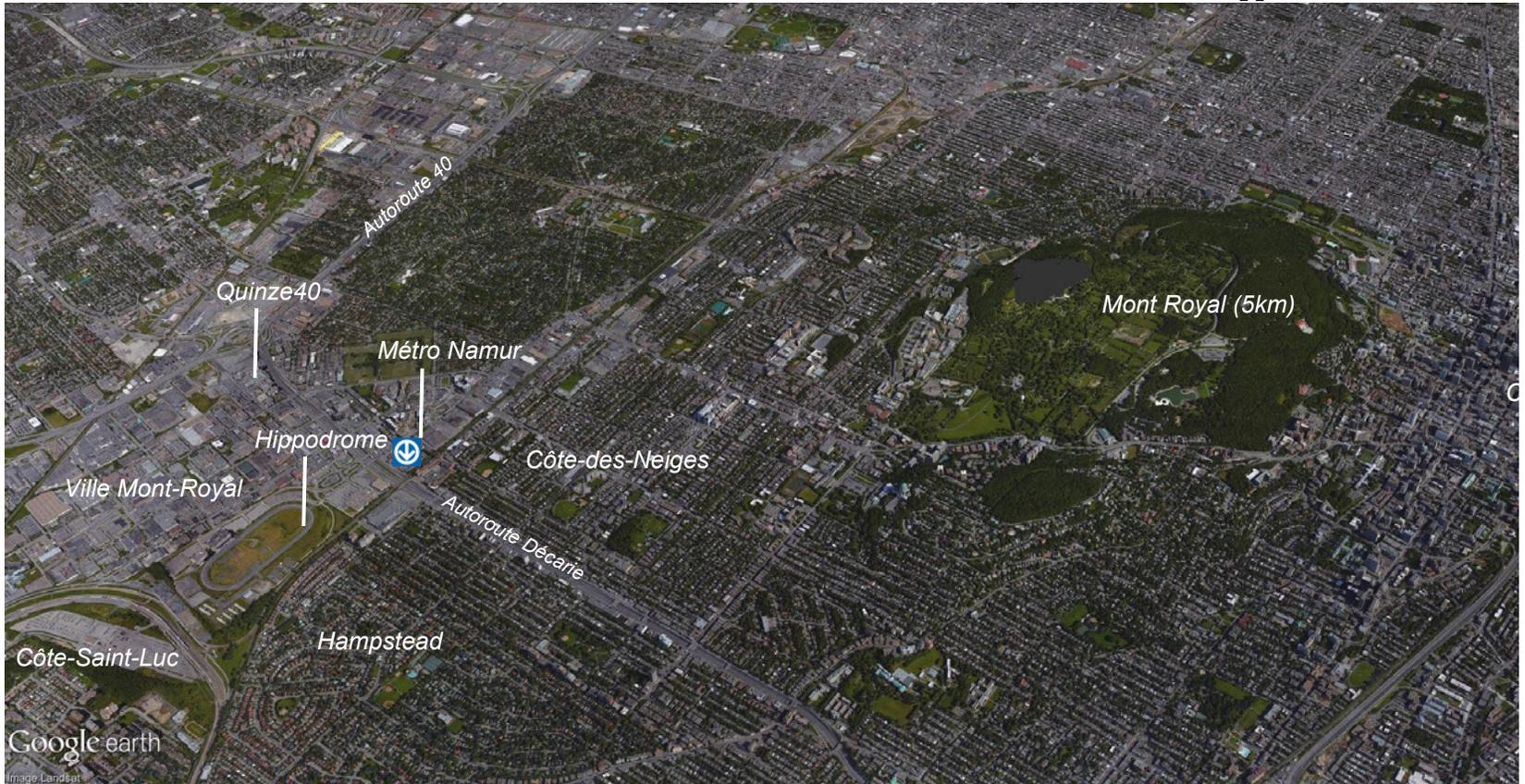
Carte 1 :
L'hippodrome (43,5 ha)



Carte 2 :
Le parc Lafontaine (36 ha)



Carte 3 : L'hippodrome dans la ville



Sources : Fond de carte Google Earth modifié par l'équipe

Inscrit dans la planification de l'arrondissement CDN-NDG sous le couvert du secteur stratégique Namur-De la Savane, le site se trouve au sud-ouest du Triangle, un projet résidentiel qui redéfinit actuellement le secteur à l'est de l'autoroute Décarie. Dans l'environnement immédiat de l'Hippodrome, on retrouve, au Nord, le quartier du Design Royalmount, un pan industriel de la ville liée de Mont-Royal qui accueillera éventuellement le complexe commercial Quinze-40. L'Ouest et le Sud du site sont enserrés par la ville de Côte-Saint-Luc ainsi que les installations du Canadien Pacifique. À l'Est, des commerces et des restaurants camouflent l'entrée vers Blue Bonnets, derrière leurs bâtiments massifs et leurs cases de stationnement.

Carte 4 : L'hippodrome dans son environnement immédiat



Source : Fond de carte Google Earth modifié par l'équipe

Les courses hippiques font partie du paysage montréalais depuis les années 1840. Bien que l'aménagement d'un Hippodrome sur le site de Côte-Saint-Luc (alors ville Saint-Pierre) ne se fera que trente ans plus tard, les courses vont de bon train. Ce n'est qu'en 1907 que les activités seront déménagées à Côte-des-Neiges sur le site que nous connaissons sous le nom d'Hippodrome Blue Bonnets. Une première vague de modernisation touche les infrastructures, lorsque Jean-Louis Lévesque acquiert le site et rénove, notamment, le Club House et l'Estrade populaire (Ville de Montréal, 2012b, p. 6).

Progressivement, les courses hippiques perdent en importance et cela marque l'amorce d'une succession de propriétaires et de visions d'aménagement pour l'Hippodrome. Blue Bonnets est d'abord racheté en 1970 par Paul Desmarais et Robert Campeau, sous le couvert de Campeau Corporation, qui prévoient un maintien des activités hippiques, avec la création d'un pôle commercial le long de Décarie (le boulevard s'est transformé en autoroute en 1967) et l'implantation de maisons en rangées dans la partie sud du site. Le développement ultérieur ne donne pas suite au projet résidentiel, et ce malgré le fait que l'idée reste dans l'air lorsque l'Hippodrome passe aux mains de la Société de développement de Montréal (l'ancêtre de la Société d'habitation et de développement de Montréal) en 1991 (Ville de Montréal, 2012b, p. 6-21).

Photo 1 : L'hippodrome en 1947**Photo 2 : Vue des tribunes de l'hippodrome vers 1907****Photo 3 : Entrée de l'hippodrome**

Sources : L'enclume et Neurdein Frères

L'ouverture du Casino de Montréal en 1993 contribue à la fuite des activités liées aux jeux de hasard hors de l'Hippodrome. C'est dans ce contexte précaire que Blue Bonnets est racheté par la Société nationale des courses de chevaux (SONACC) en 1998. Cette transaction laisse à la Ville de Montréal un droit de préemption sur toute transaction de vente future, ce qui signifie que la Ville aura la possibilité d'être la première à reprendre le site ou en refuser l'achat, si la SONACC le met en vente.

Les années 2000 marquent l'arrêt définitif des activités hippiques sur le site (2009) et une recrudescence des réflexions quant à la planification du terrain en tant que quartier mixte, dans un contexte où la Ville de Montréal tente de retenir les familles sur l'île et où les logements abordables comme sociaux sont très demandés dans l'arrondissement CDN-NDG (Ville de Montréal, 2012b, p. 7-31).

Carte 5 : Scénario de la Ville, 2010



Sources : Ville de Montréal

Photo 4 : Revendication citoyenne pour des logements sociaux



Sources : Les actualités

Un district électoral familial

L'Hippodrome Blue Bonnets est situé dans le district électoral de Snowdon. C'est sur cette base que nous dresserons le portrait socio-démographique du secteur, au sein de l'arrondissement et de la Ville. Au recensement de 2011, on y comptait 32 932 résidents, ce qui équivaut au 1/5e de la population de CDN-NDG. La présence accrue d'enfants se reflète dans la composition des ménages, puisqu'on retrouve 48.3% de couples avec enfants, contre 40.7% à Montréal, et 29.9% de couples sans enfants, tandis que c'est le cas de 37.7% des couples montréalais (Montréal en statistiques, 2014b, p. 77). Cependant, l'importance des ménages représentant des couples avec enfants ne se traduit pas nécessairement par un cadre bâti étant propice à accueillir ces familles.

Des familles nombreuses dans des logements compacts

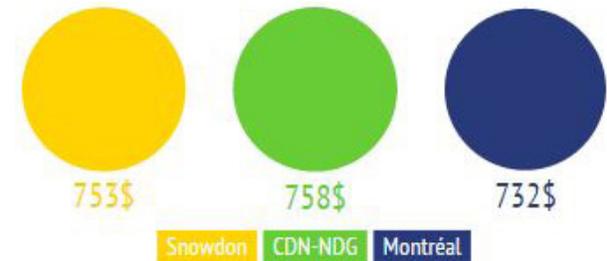
Au niveau des données concernant le logement, le district électoral de Snowdon est divisé en deux quartiers de références l'un se nommant Snowdon et l'autre Savane, qui regroupe l'Hippodrome, le Triangle et donc le secteur stratégique Namur-De la Savane. D'ailleurs, le quartier de référence Savane est celui où les couples avec enfants sont en plus grande proportion des familles nombreuses, puisque 21.5% des ménages avec enfants ont comptent 3 enfants ou plus. Les statistiques sur la répartition du nombre de chambres selon le mode de tenure soulèvent la problématique de la taille des logements, puisque la moitié des locataires occupent des loyers comprenant deux chambres à coucher, tandis que la majorité des propriétaires (89.1%) ont 3 chambres et plus (Montréal en statistiques, 2014a, p. 5-13).

Des locataires éduqués et des immigrants de première génération

52.4% des résidents sont des immigrants, ce qui diffère peu de la moyenne de l'arrondissement, mais pèse près de 20% de plus que la moyenne montréalaise. Alors qu'à l'échelle montréalaise cette immigration est issue en parts égales d'avant 1991 et de la période 1991-2005, 40% des immigrants de Snowdon sont arrivés au pays dans l'intervalle 1991-2005. Toutefois, ces statistiques ne plombent pas

les données en éducation, puisque l'on y retrouve une proportion plus faible d'individus de plus de 15 ans sans diplômes (14.3% pour Snowdon contre 20% pour la Ville) et, conséquemment, une proportion plus élevée de diplômés universitaires (42.8% pour Snowdon contre 33,8% pour Montréal). Malgré ces données positives sur la scolarité, la moyenne des revenus, pour tout type de ménages confondus, est en deçà des moyennes de l'arrondissement et de la Ville (Montréal en statistiques, 2014b, p. 77-79).

Fig. 2 : Prix moyens des loyers



Des revenus limités pour se loger

Généralement, la moyenne des revenus pour le quartier de référence Savane se conforme à la moyenne de l'arrondissement. Cependant, avec la plus grande part de ménages gagnant de 20 000 à 29 999\$ (18%) et très peu de ménages gagnant plus de 100 000\$, le secteur se retrouve avec un revenu médian en deçà de celui de l'arrondissement, à la hauteur de 29 771\$. D'ailleurs, 54.7% des ménages résidant dans le quartier de référence sont considérés avec un budget sous le seuil de faible revenu. Toutefois, le taux d'effort, défini par Montréal en statistiques comme « la proportion du revenu annuel brut qu'un ménage consacre à se loger », révèle que les prix des habitations affectent une plus forte proportion de ménages propriétaires (38.1% y consacrent plus de 30% de leur budget) que de ménages locataires (36.1%). Or, 32.4% de ces ménages locataires déclarent avoir de la difficulté financière à se loger, ce qui recoupe les données sur les revenus, puisque cette problématique financière est définie par un revenu « annuel (2010) équiva[lant] à 50% et moins du revenu médian des ménages de la Communauté métropolitaine de Montréal, soit un revenu de 26 536\$ et moins » (Montréal en statistiques, 2014a, p. 19-23).

De vieux logements non subventionnés

Le secteur Savane regroupe 32.9% de l'offre de logements sociaux et communautaires de CDN-NDG. Ceux-ci représentent 19.6% des logements loués dans le quartier de référence. La majorité des habitations existantes (71.8%) ont été construites entre 1946 et 1980, ce qui est justifié par la dominante locative (Montréal en statistiques, 2014a, p. 27-30). La corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC) exprime ses préoccupations à l'égard de l'offre en logements sociaux et communautaires en relevant la disparité de l'offre entre CDN-NDG et les autres arrondissements ayant une forte demande liée aux ménages ayant une difficulté financière à se loger (CDC, 2013, p. 13).

Fig. 3 : Proportions de locataires

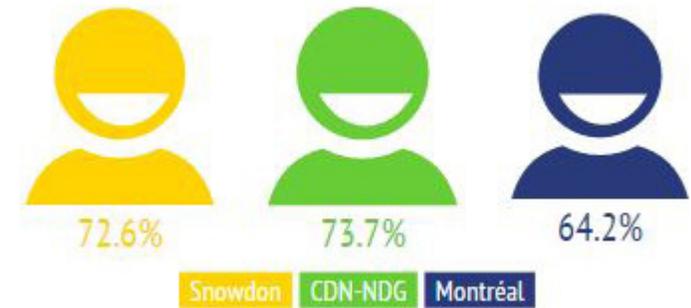
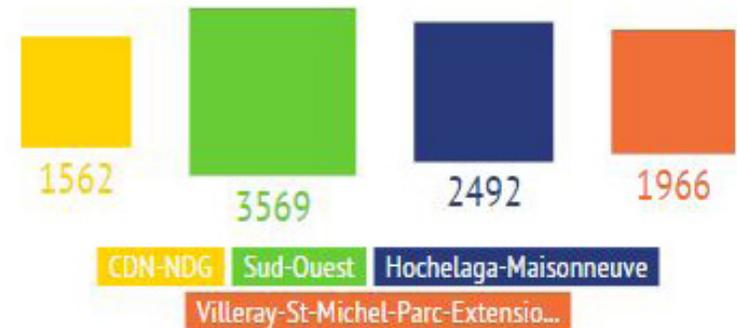


Fig. 4 : Nombre de logements sociaux par arrondissements

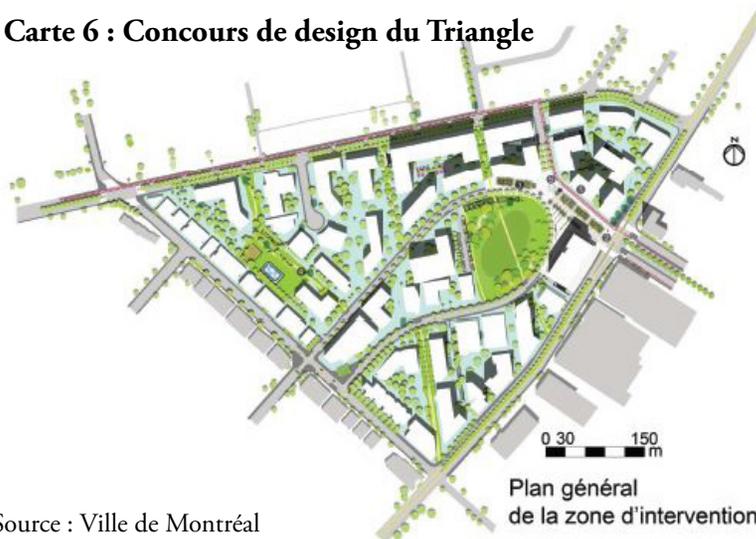


Le Triangle

À l'issue du concours de design organisé conjointement par l'arrondissement de CDN-NDG et la Ville de Montréal en 2011, la firme Catalyse Urbaine architectes et paysages fut identifiée comme gagnante des exercices d'idéation et de design urbain. Leur proposition nommée « Le Triangle : Théâtre vert de la mixité sociale et de la mobilité douce » s'articule autour d'un parc central qui fait office de poumon dans un ensemble de bâtiments résidentiels à forte densité. Toutefois, le design lauréat n'a pas développé suffisamment la question de la marchabilité et c'est un reproche qui sera fait par le jury lors du dépôt de leurs critiques (Ville de Montréal, 2011, p. 4).

Le Triangle est formé par la rencontre des rues de la Savane, Jean-Talon Ouest et l'autoroute Décarie. Le projet à forte dominante résidentielle prévoit la réalisation de 4000 unités financées par le secteur privé, tandis que l'arrondissement se réserve les investissements relatifs aux infrastructures et au futur parc central. Les travaux de voirie seront d'ailleurs entamés cette année et se poursuivront jusqu'en 2017, pour livrer, à termes, les installations de gestion des eaux ainsi que des aménagements piétons conviviaux. Cependant, les négociations sont encore en cours pour la constitution du parc central sur le site identifié lors du concours de design (Ville de Montréal, 2015).

Carte 6 : Concours de design du Triangle

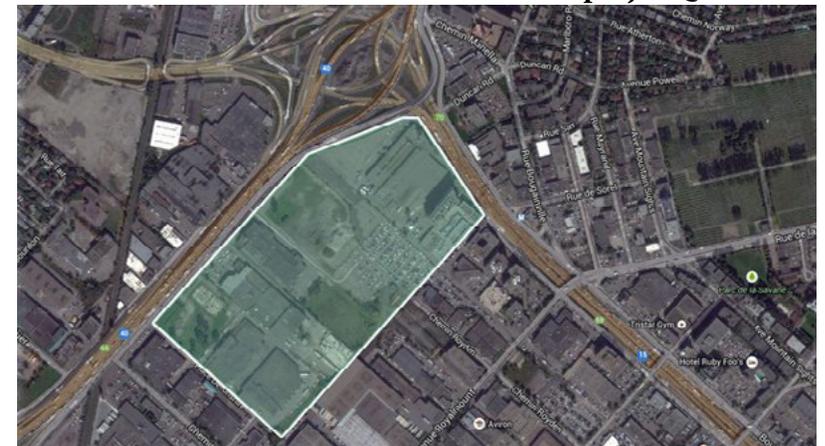


Source : Ville de Montréal

Le Quinze40

Annoncé en février 2015, le projet récréo-commercial du Quinze40, dans le quartier industriel de Ville Mont-Royal, a fait couler beaucoup d'encre. Proposé par le même promoteur que le Dix30, Carbonleo, qui a, d'ailleurs, déjà acquis les parcelles concernées, ce complexe est remis en doute par Projet Montréal et d'autres acteurs du milieu économique et associatif montréalais. Puisqu'un fort achalandage automobile y est attendu, dans un contexte où la sortie d'autoroute la plus proche est la plus congestionnée de l'île, la nécessité d'un aménagement favorisant une connexion agréable avec le métro De la Savane se fait sentir. Bien qu'il soit encore sur les planches à dessin, le projet fera l'objet d'une consultation publique dès ce printemps, comme le maire Philippe Roy compte aller de l'avant avec la modification du zonage qui permettra l'usage commercial dans le secteur industriel, dans le voisinage du Quartier du Design Royalmount (Berget, 2015).

Carte 7 : Localisation du projet Quinze-40



Source : Radio-Canada

Cavendish

Dans son mémoire présenté en 2007, dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de Montréal, la ville de Côte-Saint-Luc relève la complexité technique du projet de raccordement, la problématique de l'augmentation de l'activité du CP sur le territoire et la problématique du financement de l'infrastructure. La Ville rappelle d'ailleurs que l'enjeu Cavendish est à l'ordre du jour de la ville-centre depuis 1987 et se justifiait, dès lors, par le désenclavement général que le raccordement procurerait, par l'accroissement des valeurs dans le secteur industriel de Ville Mont-Royal et par la valorisation du développement des secteurs résidentiels de Côte-Saint-Luc ainsi que de Hampstead qui sont adossés à l'autoroute Décarie. Cependant, les importants coûts de réalisation nécessitent l'implication financière de la Ville de Montréal qui n'avait pas à ce jour rempli la promesse de faire les immobilisations nécessaires au lancement du projet Cavendish (Ville de Côte-Saint-Luc, 2007, 30-38). En mars 2015, la Ville de Montréal est revenue sur ces positions en promettant à nouveau le financement nécessaire, mais cette annonce suscite de l'inquiétude auprès de l'opposition officielle de la ville-centre qui y perçoit un endossement déguisé au projet Quinze40 (Houde-Roy, 2015).

Carte 8 : Projet de raccordement Cavendish



Source : Ville de Côte-Saint-Luc

L'écoquartier Angus

On retrouve dans l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie (RPP) le secteur florissant du Technopôle Angus où l'on compte accueillir un écoquartier exemplaire alliant densité résidentielle et mixité d'usages. Le développement du secteur ne date pas d'hier, puisque c'est suite à la fermeture des Ateliers Angus, en 1992, que le Canadien Pacifique s'est lancé dans un processus de réflexion sur l'aménagement du site où avaient cessé les activités ferroviaires. Dans la foulée du Plan directeur de Montréal de la même année, les promoteurs du CP, en collaboration avec les urbanistes de RPP et les résidents des environs, ont élaboré une « proposition d'aménagement d'un site à usage mixte comprenant des zones résidentielles, commerciales et industrielles » (SCHL, 2005, p. A-2).

Récemment, la Société de Développement Angus (SDA) a annoncé que la dernière phase du projet de conversion des Shops Angus. En complément à ces ajouts au cadre bâti environnant, la SDA propose la création d'une érablière urbaine et l'ajout d'espaces publics, qui passera notamment par une série de cours intérieures associées aux bâtiments résidentiels. Toutefois, l'aménagement définitif ne devrait être achevé que dans une dizaine d'années, selon les estimations de la SDA (Bergeron, 2015).

Photo 5 : Technopôle Angus



Source : technopoleangus.com

L'intérêt de l'Hippodrome est issu de la combinaison de sa localisation avantageuse dans la ville, comme ce fut précédemment présenté, et de l'absence de contamination qui en fait un terrain rapidement développable. Cependant, les contraintes en termes d'accessibilité locale et de sortie du réseau régional nuisent à la desserte du site ainsi qu'à sa visibilité. Dans un contexte où Blue Bonnets est aussi encadré par les installations ferroviaires du CP, la question des zones recommandées d'exclusion des activités sensibles est aussi à l'ordre du jour. Dans ce contexte, l'exploitation des potentiels relevés devra se faire en tenant en compte de l'interaction entre les atouts, les contraintes et les menaces relevées pour donner naissance à « un site à habiter ».



Source des images: Francely Rocher

Photo 6 et 7 : Aperçus de l'autoroute Décarie

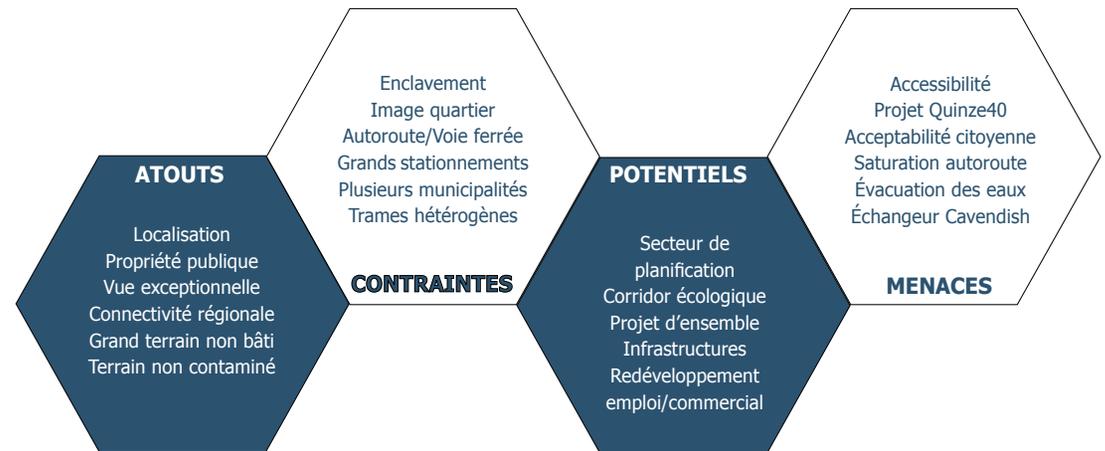


Photo 8 : Le terrain de l'hippodrome laissé en friche



Photo 9 : Abords du métro Namur

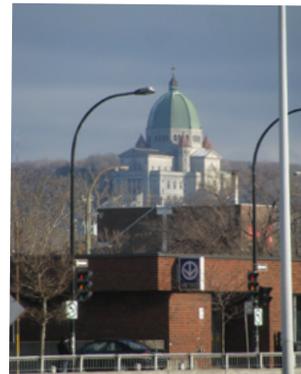


Photo 10 : Vue sur le Mont Royal et l'Université de Montréal



Gouvernement du Québec : Entente de cession du terrain de l'Hippodrome de Montréal

En 2012, le gouvernement, la SONACC et la Ville de Montréal se sont entendus sur une entente de principe qui, lorsque signée, validera la rétrocession de la propriété provinciale au palier municipal. Toutefois, cette cession est conditionnelle à la démonstration que le ou les projets attendus sur le site engendreront des bénéfices initiaux intéressants, puisque les profits liés à la vente des parcelles issues du lotissement seront partagés entre le gouvernement et la Ville. De plus, le gouvernement exige la démolition des bâtiments du Club House et de l'Estrade populaire ainsi que la tenue d'une étude sur le raccordement Cavendish-Cavendish dont il couvrira les frais à même les revenus de la vente des parcelles (Ville de Montréal, 2012a, p. 11-12).

Photo 11 : Quartier Bois-Franc (70 logements/ha)



Source : PMAD

Communauté métropolitaine de Montréal : Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Dans le cadre du PMAD, la CMM a identifié des aires TOD où la présence d'infrastructures de transport de type métro ou gare de l'AMT justifiait une densification résidentielle aux abords de celles-ci. Du fait de la proximité de la station Namur, Blue Bonnets tombe sous le couvert de cet impératif à la densification, à la hauteur d'une recommandation de pousser la densité minimale à 80 logements à l'hectare dans un rayon de 500 mètres du métro (CMM, 2012, p. 87). La typologie associée à cette densité peut être appréciée par la photo aérienne suivante issue du PMAD. La stratégie résidentielle de la Communauté métropolitaine est sensible à la demande en logements sociaux, puisque la CMM prédit que 40% de l'offre résidentielle sera construite dans les aires TOD d'ici 2031 et se propose d'y soutenir une mixité de la typologie résidentielle. Dans un contexte d'incertitude quant à la pérennité du financement fédéral existant, la CMM a créé, en 2002, le Fonds du logement social métropolitain qui permet d'appuyer « les interventions ayant un effet structurant », qu'elles soient menées par les membres de la Communauté ou les organismes « admissibles ». La CMM profite aussi de la rédaction de son Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable pour inciter le gouvernement provincial à offrir des primes aux projets d'aménagements faisant preuve d'un effort de planification intégré des aspects résidentiel et transport (CMM, 2014, p. 18-54).

Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce : Plan d'urbanisme

Le chapitre du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal dédié à CDN-NDG comporte plusieurs enjeux, objectifs et balises d'aménagements relatifs à l'Hippodrome. Premièrement, le site est identifié comme un « secteur mixte à potentiel de développement résidentiel », ce qui se traduit, entre autres, par une volonté d'y implanter « une gamme variée de logements ». La vocation mixte du secteur passe aussi par la consolidation du pôle commercial qui jouxte l'autoroute Décarie et une volonté de prolonger les activités connexes à celles de la Cité Scientifique, où l'on retrouve l'Institut de recherche en biotechnologie affilié au Centre national de recherche scientifique, dans la portion la plus à l'Ouest de Blue Bonnets. Le raccordement Cavendish-Cavendish ainsi que le réaménagement de Jean-Talon Ouest sont à l'ordre du jour pour l'aspect transport de la réflexion. Ces enjeux et objectifs sont assortis de balises d'aménagements qui identifient les modalités d'implantation dans le secteur sous la forme de bâtiments ayant 2 à 8 étages hors sols, un taux d'implantation moyen et un coefficient d'occupation du sol d'une valeur de 1 à 4 pour le secteur de l'Hippodrome, tandis qu'on permet sur le secteur commercial à l'Est 4 étages supplémentaires, un taux d'implantation élevé et un coefficient d'occupation du sol d'une valeur pouvant atteindre 6 (Ville de Montréal, 2014, p. 8-31).

4.7 Identification des parties prenantes 1.0

À l'issue du Forum d'experts tenus en décembre 2012 organisé par la Ville de Montréal, en partenariat avec Convercité, il nous a été possible d'identifier une première série de parties prenantes avec lesquelles nous avons pris contact. Celles-ci ont été catégorisées selon leur implication ou leur pouvoir potentiel, dans un contexte d'aménagement de Blue Bonnets et de ses abords.



5. Élaboration de la vision

À l'issue de la phase d'analyse du site qui nous a occupée ces six derniers mois, il nous est possible de se lancer dans la tenue des activités de consultation qui constituent la seconde phase de notre exercice de montage et de gestion de projets



5.1 Révéler les possibles

5.1.1 Activités d'appropriation

En raison du manque de visibilité du terrain et des demandes très fortes en matière de logement exprimées par le milieu communautaire, nous avons décidé de faire connaître le terrain de manière festive. Nous nous sommes inspirés du Village éphémère, organisé par l'association du design urbain québécois (ADUQ), pour préparer un grand événement durant une fin de semaine. Les objectifs étaient de faire venir des gens sur le terrain, afin qu'ils se rendent compte de sa grandeur et de ses potentiels. Cela a permis de marquer le coup d'envoi officiel du redéveloppement du site. Cette invitation était ouverte à tous, a été relayée auprès du grand public à travers notre site Internet, sur les réseaux sociaux, ainsi que par des affiches installées dans l'arrondissement. Nous avons également envoyé des invitations ciblées aux groupes communautaires de l'arrondissement pour qu'ils participent et nous aident à promouvoir l'événement.

La première journée, le samedi, l'idée principale était de faire découvrir le site. Des activités ont été principalement conçues pour des familles, celles-ci étant les premières visées par les futures constructions. Les gens pouvaient faire des tours de montgolfières gratuitement et profiter ainsi de la vue exceptionnelle de la ville et se rendre compte de cette manière de la grandeur du terrain, comme cela a été fait pour les Bassins du Nouveau Havre, par exemple.

Pour rappeler l'histoire du site et pour penser en termes de transport alternatif, des tours de calèches et de poneys étaient offerts gratuitement également. Pour reprendre l'idée autour d'un écoquartier et pour montrer symboliquement que le site avait un potentiel florissant, nous avons lancé l'opération "Plante l'hippodrome", où les gens étaient invités à planter des semences que nous leur donnions. La Société environnementale de Côte-des-Neiges (SOCENV), dont fait partie l'éco quartier nous a aidé dans cette démarche en organisant des activités de sensibilisation environnementale auprès des adultes et des enfants. Le soir, un concert a été organisé pour inciter un public plus jeune à venir. À l'issue de ce concert, une soirée "camping sous les étoiles de l'hippodrome" a été organisée. Des tentes de camping ont été installées et les gens qui le souhaitaient pouvaient passer la nuit là et devenir ainsi nos premiers résidents temporaires. Cela a permis de montrer que la grandeur du site pouvait potentiellement abriter un grand nombre de logements, mais pouvait aussi laisser la place à d'autres activités.

Photos 12 et 13 : Panel d'activités qui ont eu lieu lors de notre fête



Source : larbre1jour1vie.nc, telegramme.fr



La deuxième journée, le dimanche, l'idée était de rêver l'avenir du site. Pour cela, des panneaux étaient installés pour faire connaître le diagnostic que nous avons fait et pour faire connaître d'autres sites, notamment le Technopôle Angus à Montréal ou des exemples d'écoquartier étrangers. Des murs permettaient aux gens de laisser leurs commentaires, idées, questions, préoccupations, etc. Parallèlement, des tables rondes ont été organisées, pour mieux expliquer les informations fournies et pour permettre une réflexion à ce sujet. Aussi, un concours de dessins a été proposé aux enfants sous le thème "Dessine-moi ta ville idéale", afin de faire participer même les plus jeunes au processus de création.

Tout au long de cette fin de semaine, qui a été un grand succès, nous avons incité les gens à aller visiter notre site Internet, afin de poursuivre la réflexion au-delà de cet événement et nous les avons invités aux ateliers idéations.



Photos 14, 15 et 16 : Panel d'activités qui ont eu lieu lors de notre fête



Source : elegamme.fr, ville de Bayonne, tonbarbier.com



Les ateliers d'idéation populaires ont permis de continuer les activités de réflexion auprès du public, tout en allant plus loin dans la démarche de participation des citoyens. Cette période d'idéation s'est d'abord faite sur notre site Internet, où les informations des affiches exposées lors de notre fête étaient disponibles. Un espace permettait aux gens de laisser leurs commentaires et leurs idées, ainsi que des photos, des dessins et autres, pour approfondir la recherche d'idées ou de comparables. Nous avons ensuite mené des ateliers qui s'inspirent des opérations populaires d'aménagement (OPA), à l'image de ce qui s'est déjà fait dans Pointe-Saint-Charles ou Hochelaga-Maisonneuve.

Il est important de préciser que nous avons organisé cette opération de manière indépendante par rapport à l'arrondissement et à la ville-centre, néanmoins, il nous semblait primordial que des représentants soient présents et que nous puissions leur transmettre les résultats de cette opération, afin de travailler de concert avec eux. Les élus étaient présents à titre d'observateurs. Ce processus nous a paru le plus judicieux, car il permet de repenser l'aménagement et le développement d'un secteur par les riverains (Grenier, 2008, p. 103). Toutefois, nous avons dû adapter cet exercice par rapport au fait que le site n'est pas encore habité, ainsi qu'en raison de l'importance de ce terrain à l'échelle de la ville.

Nous avons particulièrement visé les habitants de l'arrondissement, surtout du Triangle, et les résidents des municipalités voisines, mais l'opération était ouverte à tous les citoyens. Des professionnels de l'aménagement et des représentants de groupes communautaires de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges étaient aussi présents pour aider les participants à comprendre les enjeux, pour les inciter à tous participer et pour représenter graphiquement les idées émises. Lors de ces journées, les repas étaient offerts, nous avons mis en place un service de garderie et de traduction pour pouvoir rejoindre le plus de participants possible. Cette opération s'est déroulée sur deux jours, les participants ont été constitués en équipe. Préalablement à ces deux journées, une assemblée publique avait eu lieu quelques semaines plus tôt pour informer et préparer les gens. La première matinée a permis de faire des parcours

commentés depuis le métro Namur jusqu'au terrain, mais aussi dans les alentours, au Triangle et dans la zone industrielle. L'après-midi, des tables de discussions étaient organisées selon différents enjeux qui avaient été mis de l'avant depuis notre diagnostic et à travers les résultats de notre site Internet.

Les quatre thèmes des tables de discussion étaient les suivants :

- 1) Habitation**
- 2) Transports**
- 3) Parcs et espaces publics**
- 4) Sécurité alimentaire**

La seconde matinée a permis de penser en termes de projets, en collaboration avec les professionnels présents. Les résultats de chaque équipe ont été présentés lors de la seconde après-midi. Nous avons produit un rapport synthèse de cette opération.

Les éléments clés qui sont ressortis des présentations de chaque équipe étaient les suivants :

Des logements accessibles financièrement aux familles et qui répondent à leur demande en nombre de chambres, ainsi que des logements sociaux.

- Diminution des nuisances liées à l'autoroute pour une meilleure qualité de vie, plus de sécurité et un meilleur accès au métro.
- Des espaces publics et des parcs de qualité qui permettent une véritable vie de quartier pour les familles et qui facilitent les déplacements actifs.
- Une meilleure offre en commerces de proximité et la volonté de mettre l'agriculture urbaine en valeur pour assurer une offre alimentaire de meilleure qualité et à moindre coût, tout en permettant de faire naître une appartenance à un quartier.

Des enjeux confirmés

Nous avons pu constater que la demande en logement est restée centrale, non pas seulement à travers les groupes communautaires, mais selon les propres dires des citoyens. Nous avons pu préciser cette demande, en nous rendant compte qu'au-delà du fort besoin en logements sociaux, il y avait aussi une volonté de mixité sociale qui passerait par la venue de familles. Pour cela, les logements doivent répondre aux besoins des familles, ce qui est rare sur l'île de Montréal et qui les incite ainsi à aller s'établir en banlieue. Par ailleurs, l'accessibilité et la visibilité du site ont été confirmées comme étant des enjeux essentiels à la réussite de tout futur projet



Sources : community-infrastructure et Livingitup

L'apparition d'idées nouvelles

L'importance de la qualité des espaces publics a été mise de l'avant pour soutenir l'attractivité d'un nouveau projet de quartier. Aussi, la notion d'agriculture urbaine a été évoquée par les participants à la fois comme une envie, mais aussi comme une nécessité. La possibilité de faire un quartier où l'agriculture urbaine serait non seulement possible, mais aussi incitée et valorisée a beaucoup plu aux participants.

Photos 17 et 18 : Participants lors de nos ateliers d'idéation



Un visioning permet de réunir des experts pour qu'ils puissent brasser des idées et trouver un concept qui permettra l'implantation d'un projet levier sur un terrain qui pose de gros enjeux et où aucun projet n'arrive à voir le jour. Nous avons organisé notre visioning sur deux jours, en invitant des parties prenantes sur la base des personnes qui avaient été invitées lors du Forum des experts de 2012. Nous avons aussi intégré l'idée d'agriculture urbaine issue de l'activité d'idéation populaire et de la consultation citoyenne, menée par l'OCPM, qui a eu à ce sujet en 2012. Notre visioning d'experts a permis de réunir un panel de parties prenantes de différents milieux.

Parties prenantes invitées

Experts

- Vivre en ville
- Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Hôpital Sainte-Justine
- UQAM
- UdeM
- Concordia
- McGill
- Université Laval
- Conseil du bâtiment durable du Canada
- Société de développement Angus

Représentants de groupes communautaires

- CDC CDN

Promoteurs immobiliers

- Promoteurs immobiliers du triangle

Entrepreneuriales

- Wal-Mart
- Fermes Lufa
- CP
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Gouvernementales

- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques du Québec
- Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
- Ministère des Transports du Québec
- Ville de Montréal-Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine
- Arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce
- Marvin Rortrand (conseiller municipal du district Snowdon)
- Conseil régional environnement Montréal

Paragouvernementales

- Commission scolaire de Montréal
- Institut national de santé publique
- CNRC-IBC
- STM
- Société d'habitation et de développement de Montréal

Nous avons exposé aux parties prenantes les résultats de notre diagnostic et de l'activité d'idéation populaire, pour qu'ils puissent mieux comprendre les enjeux du terrain. Nous leur avons présenté la nécessité que ce site abrite de nouveaux logements, aux vues des demandes et des besoins citoyens, mais qu'il fallait aussi un projet levier, afin que ce nouveau quartier puisse être attractif et se développer. Nous avons insisté sur le fait que ce projet devrait réellement prendre en considération les valeurs du développement durable pour être novateur et s'inscrire sur la longue durée. Nous avons particulièrement mis de l'avant la nouvelle tendance de l'urbanisme alimentaire qui se propose de penser le système alimentaire d'une manière intégrée à l'aménagement des villes et des demandes citoyennes en matière de développement durable. Le but était ainsi de savoir si cela pouvait être intégré au projet de manière innovante et, si oui, comment.

Cette approche a été très bien accueillie et approfondie par les participants. Vivre en ville a pu s'exprimer sur le concept de "ville nourricière". Les quatre universités montréalaises (UdeM, UQÀM, McGill et Concordia) et l'hôpital Sainte-Justine, qui se trouve dans l'arrondissement, ont été particulièrement interpellés par cette problématique et ils ont fait part de leur volonté de développer leur programme respectif relié à ce concept. Les discussions ont ainsi mené à l'idée de faire de l'ancien hippodrome le quartier de l'agriculture urbaine à Montréal. Ce projet levier permettrait, d'une part, d'intégrer l'agriculture urbaine au sein de tout le nouveau quartier, pour aller au-delà de l'écoquartier et, d'autre part, de créer un centre de recherche et d'innovation, afin de centraliser et de développer la recherche pour que Montréal puisse devenir un chef de file reconnu mondialement dans le domaine.

Les problèmes soulevés à ce stade étaient d'ordre économique, par rapport aux coûts d'investissement et à la rentabilité financière d'un tel projet, et d'ordre physicospatial, pour penser l'intégration d'un tel projet à proximité de grandes surfaces commerciales comme Wal-Mart, qui jouxte de grands stationnements et des barrières autoroutières et ferroviaires. À l'issue de visioning, un rapport a été diffusé et une conférence publique a eu lieu pour faire part au grand public de ce qui en est ressorti et, ainsi, susciter davantage d'intérêt pour le site en mobilisant de nouvelles parties prenantes prêtes à s'investir et à faire part de leur expertise ou de leur volonté d'investir financièrement dans le projet. Le suivi, quant à l'intégrité des idées issues du visioning, sera effectué par la SRH.

Photos 19 : Participants de notre *Visioning*



Source : Journal Métro

L'objectif derrière la mise en oeuvre d'activités d'idéation et de consultation était de définir une vision d'aménagement, un concept de développement porteur et rassembleur qui allait donner une nouvelle identité au site de l'Hippodrome et lui définir une nouvelle vocation. La vision d'aménagement retenue par la Société de redéveloppement de l'Hippodrome est celle de la ville nourricière, une ville qui par le biais de l'agriculture urbaine vise l'autonomie alimentaire, l'accès à une alimentation saine, la création de milieu de vie de qualité, ainsi que l'utilisation respectueuse des ressources naturelles et énergétiques. Placer l'alimentation au coeur d'une collectivité viable, voilà ce qui explique en quelques mots le concept de la ville nourricière. Cette vision d'aménagement reflète à la fois les demandes exprimées par les citoyens, les idées recueillies lors de la tenue du visioning d'experts et la volonté de la Ville de Montréal à encourager ce type d'activité sur son territoire (Ville de Montréal, 2013).

Nous croyons que l'aménagement d'un quartier nourricier sur le terrain vacant de l'Hippodrome permettrait à la fois de donner au site une nouvelle identité inspirante, qui suscitera l'admiration de l'ensemble de la communauté montréalaise, tout en répondant aux besoins locaux des résidents de Côte-des-Neiges. L'agriculture urbaine chez les Montréalais ne date pas d'hier, mais l'urbanisme fonctionnaliste et les pressions foncières ont somme toute limité son développement et son accès à l'ensemble de ses citoyens. L'idée derrière le concept de ville nourricière est de rendre accessible à tous des aliments sains produits localement grâce à l'adoption d'un urbanisme alimentaire, une façon d'aménager le territoire qui intègre l'agriculture aux autres activités urbaines et vise à faire des liens entre le territoire, l'alimentation et la santé par la mise en place de principes d'aménagements urbains durables (Vivre en Ville, 2014).

Voici tout d'abord un bref survol de l'état de l'agriculture urbaine à Montréal, afin de bien saisir les enjeux entourant cette activité qui s'est développée, soulignons-le, majoritairement par le biais de mouvements communautaires et citoyens.

Fig. 5 : Multifonctionnalité de l'agriculture urbaine



Source : Duchemin et Wegmuller

Photo 20 : Exemple d'installations



Source : maisonapart.com

Plusieurs définitions sur l'agriculture urbaine existent. Selon le Collectif de recherche sur l'aménagement paysager et l'agriculture urbaine durable (CRAPAUD), l'agriculture urbaine peut se définir tout simplement comme la culture de plantes comestibles ou l'élevage d'animaux en ville (OCPM, 2012). Il s'agit d'une activité importante à Montréal qui continue de gagner en popularité auprès de ses résidents. Selon un sondage réalisé par la ville en 2013, 42% des Montréalais la pratiquent de plusieurs façons et certains ont adopté cette activité depuis plus de 10 ans (Ville de Montréal, 2013).

Une petite histoire de l'agriculture urbaine à Montréal

Au Québec, à partir des années 1970, des groupes de citoyens s'organisent pour réclamer un meilleur accès aux espaces urbains afin de cultiver leurs propres aliments et de se rassembler. La création des jardins communautaires à Montréal découle largement de ce mouvement citoyen en faveur d'espaces partagés voués au jardinage, à la socialisation et au loisir. Dans les années 1990 et 2000, l'agriculture urbaine se développe également sous la forme de jardins collectifs mis en place par des organismes ayant une mission de lutte contre la pauvreté, de sécurité alimentaire et d'éducation à l'environnement (Vivre en Ville, 2014). L'agriculture urbaine a aussi été le sujet d'une mobilisation publique en 2011 où quelque 29 000 citoyens ont signé une pétition requérant la tenue d'une consultation publique sur l'état de l'agriculture urbaine à Montréal (OCPM, 2012). Afin de répondre aux demandes de ses citoyens, une reconnaissance plus explicite du rôle de l'agriculture urbaine se manifeste progressivement dans les documents de planification de l'aménagement du territoire urbain, les plans et stratégies ainsi que les politiques municipales de la Ville, dont le projet de plan de développement de Montréal (Ville de Montréal, 2013).

Photo 21 : Jardin communautaire du Mile-End



Photo 22 : Toit vert Santropol roulant



Source : agriculturemontreal.com

L'agriculture urbaine: une réponse sensée aux problèmes alimentaires

L'agriculture urbaine est un des concepts qui est revenu le plus souvent lors des activités d'idéation de consultation à la fois dans les interventions des résidents de Côte-des-Neiges, des organismes communautaires que des groupes d'experts. Plusieurs ont mentionné les bienfaits sociaux, économiques et environnementaux que procure l'agriculture en ville. Les groupes communautaires comme la Société environnementale de Côte-des-Neiges et la cafétéria communautaire Multicaf ont, entre autres, souligné les bénéfices de l'agriculture urbaine dans la lutte à l'insécurité alimentaire, notamment chez les ménages à faible revenu, une préoccupation qui touche particulièrement le quartier Côte-des-Neiges. En effet, 35% de la population de Côte-des-Neiges vit avec un faible revenu, comparativement à 25% sur l'île de Montréal. Dans la partie nord du quartier, près de l'hippodrome, ce chiffre monte à 38%. (Centraide, 2014). Depuis sa fermeture, l'Hippodrome a été fréquemment ciblé par les groupes communautaires afin qu'on y aménage des espaces dédiés à l'agriculture urbaine sous forme de jardins collectifs. L'arrondissement compte déjà une quinzaine de ces jardins collectifs, mais les besoins communautaires sont tels que l'aménagement de nouveaux espaces dédiés à l'agriculture urbaine ne fera que renforcer l'atteinte de la sécurité alimentaire et contribuer à la mise en place d'un système alimentaire durable à l'intérieur du quartier Côte-des-Neiges (OCPM, 2012).

Pour l'aménagement d'un quartier nourricier sur le site de l'hippodrome

La vision de transformer l'hippodrome en un quartier nourricier découle directement de ce mouvement citoyen d'appropriation de l'espace urbain à des fins de jardinage, de socialisation et de loisir. La Société de redéveloppement reconnaît que le terrain de l'hippodrome, puisqu'il est non contaminé et situé au cœur de l'île de Montréal, constitue une occasion unique d'intégrer les bienfaits de l'agriculture urbaine dans l'aménagement d'un nouveau quartier résidentiel en vue d'en faire un milieu de vie unique à Montréal et en Amérique du Nord. L'agriculture urbaine fait partie de la réponse aux défis posés par le système alimentaire Québécois et, dans ce sens, l'aménagement de quartiers nourriciers tels que celui que nous proposons sur le site de l'Hippodrome permettront de contribuer localement au développement d'un système alimentaire durable à l'échelle métropolitaine.

Photo 23 : Le terrain de l'hippodrome laissé en friche



Source : Rayside Labossière

Tel que la Ville l'a énoncé dans son document préparatoire au Forum d'experts de 2012, on imaginait pour Blue Bonnets un quartier inclusif, avec une forte présence de la nature et des aménagements favorables à la pratique du transport actif et la mise en place d'une offre adéquate de transport en commun (Ville de Montréal, 2012, 5). C'est avec cette ligne directrice en tête que ce sont tenus les activités d'idéation et de consultation populaires ainsi que le visioning d'experts qui ont mené à une vision de l'implantation des secteurs résidentiel, commercial et institutionnel sur le site ainsi qu'à leur relation avec les espaces publics qui s'insèrent dans les interstices du bâti.

Fig. 6 : Grands principes de l'écoquartier



Source : CDC

Apparu au Québec en 1995, le concept d'écoquartier vise à assurer la continuité des efforts montréalais en matière d'aménagements favorables à la santé qui étaient auparavant l'œuvre de Vivre Montréal en Santé. Ce n'est qu'en 2004 que le gouvernement québécois intègre ces concepts, par le biais de son Plan de développement durable. La notion d'écoquartier se radicalise, dans le contexte français, où l'on propose des aménagements sans auto et avec une forte préoccupation quant à la diminution l'empreinte écologique des aménagements identifiés, ce qui se rapproche plutôt de l'idée d'un quartier modèle, c'est-à-dire au développement exemplaire. Puisque cette appellation peut donc porter à confusion de par sa connotation « idéologique », nous prenons le parti de proposer le concept de collectivité viable tel que défini par Vivre en ville. Une collectivité viable est un milieu de vie qui respecte les trois piliers du développement durable que sont les aspects social, économique et environnemental. Ce concept de milieu se réfléchit à travers une modification des habitudes de consommation des ressources naturelles, en énergie ainsi que la production d'aménagements à échelle humaine favorables à un cocktail de moyens de transport qui diminue la part de l'auto solo (Vivre en ville, 2014, 12-18).

Fig. 7 : Plan d'aménagement d'un écoquartier type



Source : objectifsecoquartiers.com

5.2 Adopter une vision

5.2.4 Identification des parties prenantes 2.0

Alors que les parties prenantes avaient préalablement été identifiées selon leurs pouvoirs, les activités de consultation nous ont permis de faire une seconde classification qui décrit le champ de compétence ou d'intérêt des parties prenantes que nous souhaitons consulter ou impliquer dans la réalisation du projet de redéveloppement de l'hippodrome.



6. Orientation et mise en oeuvre

La phase orientations et mise en oeuvre représente une étape déterminante dans tout montage de projet d'aménagement. Pour la Société de redéveloppement de l'Hippodrome, cette étape consistait à passer de la vision à l'action par la définition d'orientations d'aménagement et de mise en oeuvre. À l'instar de la démarche collaborative entamée par la Société avec les différentes activités d'idéation et de consultation, la définition des orientations s'est effectuée principalement autour de tables d'expertise, de partnering et de négociations. Celles-ci ont demandé la participation d'une diversité de parties prenantes intéressées à contribuer au processus de planification du projet novateur et mobilisateur qu'entend mener la Société de redéveloppement sur le site de l'hippodrome.



La première étape de la phase orientations et mise en oeuvre était d'approfondir la question des risques relatifs au développement d'un nouveau quartier nourricier et écologique sur le site de l'Hippodrome. Cela a permis de dégager les impacts que ceux-ci auraient sur le développement et la mise en oeuvre du projet et, conséquemment, de mettre en place des mesures d'atténuation et de mitigation. Sans nécessairement éliminer totalement le potentiel d'occurrence, ces mesures permettront de diminuer la gravité et les conséquences que de tels risques pourraient occasionner dans la mise en oeuvre du projet. Les principaux risques que nous avons soulevés sont illustrés sur la carte ci-dessous. Une analyse détaillée de ces derniers peut être consultée en annexe du présent rapport.

Un des risques principaux est lié à l'accessibilité restreinte au site. Étant enclavé entre l'autoroute 40 et l'autoroute Décarie, un important problème de congestion complique l'accès au site et cela représente un risque majeur dans l'éventualité que quelques milliers de ménages auraient besoin de se déplacer quotidiennement pour entrer et sortir de ce dernier, surtout en heure de pointe. Pour remédier à cette situation, quelques mesures d'atténuation proposées par la Société incluent le réaménagement des abords du métro Namur, le recouvrement d'une partie de l'autoroute Décarie ainsi que la mise en place de mesures favorisant les transports collectifs et actifs sur le site. Aussi, une entrée additionnelle sur le site devra irrémédiablement être créée et l'opportunité la plus plausible se trouve à l'ouest du site avec le raccordement du boulevard Cavendish.

Un autre risque important concerne les chemins de fer qui enclavent le sud et l'ouest du site. Outre le risque d'accident ferroviaire qui demeure peu probable, mais non pas impossible et dont les conséquences pourraient s'avérer tragiques, les lignes de chemin de fer comportent aussi des nuisances sonores en plus de représenter des barrières physiques. À cet effet, la Société recommande de mettre en place deux mesures d'atténuation. La première est de suivre les recommandations de l'association canadienne des chemins de fer au sujet de l'emplacement d'usages sensibles près des activités ferroviaires, soit de ne pas prévoir d'activités sensibles à moins de 300 mètres d'une gare de triage et 30 mètres d'un chemin de fer, afin de limiter les ris-

ques liés aux accidents et diminuer les nuisances. La deuxième serait de créer un passage à niveau afin de permettre les déplacements pour piétons et vélos entre l'Hippodrome et la Ville de Côte-Saint-Luc, dans l'axe de l'avenue Coolbrook. Cela permettrait non seulement de créer un lien supplémentaire aux résidents du quartier pour entrer et sortir du site, mais ce passage pourrait également servir d'accès aux véhicules d'urgence afin de permettre à ceux-ci d'éviter la congestion automobile lors des heures de pointe.

Enfin, d'autres risques de type écologique, légal et socio-économique existent et ne doivent pas être sous-estimés. La gestion des eaux de pluie est un risque devant être pris en compte dès le départ dans l'aménagement paysager du site. La mobilisation citoyenne est un facteur qui pourrait facilement faire avorter le projet si les demandes des groupes communautaires ne sont pas satisfaites, notamment concernant le nombre de logements sociaux à construire. Enfin, les villes riveraines pourraient s'allier au projet, mais aussi le bloquer si elles n'y trouvent pas leur compte dans les retombées économiques du projet qui leur est présenté. Bref, il est crucial que tous ces risques soient pris en compte dans les différentes étapes du projet et la Société doit impérativement prévoir des mesures pour les éliminer ou, du moins, les atténuer.

Carte 9 : Localisation des risques



Source : Fond de carte Google Earth modifié par l'équipe

Tel que mentionné précédemment, le processus de planification que poursuit la Société de redéveloppement est celui d'une démarche participative mettant à contribution différentes parties prenantes dont l'objectif est d'établir un consensus autour d'orientations d'aménagement et de mise en oeuvre. Les tables d'expertise représentent à cet effet les meilleurs outils dans la définition d'orientations qui guideront l'aménagement et la planification urbaine du projet qu'entend mener la Société dans le redéveloppement du site de l'Hippodrome.

Alors que l'objectif de la table d'expertise est de mettre à profit la contribution d'experts dans la recherche de solutions sur un sujet particulier, la table de concertation permet de réunir différentes parties prenantes ayant un intérêt démontré autour d'une problématique en vue d'une prise de décision en commun. La concertation se distingue de la consultation en ce qu'elle ne se résume pas à une demande d'avis, mais suppose la confrontation entre les parties, l'échange d'arguments et l'explicitation des points de vue de chacun. De même, la concertation se distingue de la négociation en ce qu'elle n'aboutit pas nécessairement à une décision, mais vise à la préparer.

Dans le cadre de la définition d'orientations d'aménagement et de mise en oeuvre, des tables d'expertise et de concertation ont été mise sur pied autour de quatre enjeux d'aménagement:

- 1) **l'agriculture urbaine**
- 2) **le logement écologique**
- 3) **l'accessibilité et la mobilité**
- 4) **les espaces publics**

Le volet agriculture urbaine représente la pierre angulaire de la vision d'aménagement du projet de quartier écologique et nourricier que la Société souhaite mettre en oeuvre sur le site de l'hippodrome de Montréal. Afin de déterminer comment l'agriculture urbaine et la valeur nourricière seront reflétées à l'intérieur du projet, il s'avérait essentiel de consulter les acteurs montréalais de l'agriculture urbaine sur ce sujet. Une table d'expertise réunissant établissements d'enseignement supérieur, gouvernements et groupes communautaires fut donc mise sur pied afin de mieux définir le rôle qu'allait jouer l'agriculture urbaine sur le site. Les universités montréalaises ont été invitées à participer à cette table, car elles possèdent toutes une expertise en agriculture urbaine par le biais de programmes de formation ou des projets d'agriculture urbaine ou périurbaine: l'UQAM et son Collectif de recherche en aménagement paysager et agriculture urbaine (CRAPAUD), l'Université de Montréal et son projet P.A.U.S.E. (Projet Production Agricole Urbaine Soutenable et Écologique), l'Université de Concordia et sa City Farm School, l'Université McGill et ses fermes du campus MacDonald. Les deux gouvernements invités, la Ville de Montréal et le MAPAQ, jouent également des rôles importants dans la promotion et l'encadrement de l'agriculture en milieu urbain. Enfin, la table fut complétée par des groupes communautaires qui militent en faveur de l'agriculture urbaine et la sécurité alimentaire, comme la Société environnementale de Côte-des-Neiges, la cafétéria communautaire et banque alimentaire Multicaf, Action communiterre, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) et Carrefour alimentaire Centre-sud.

Fig.8: Parties prenantes présentes



L'objectif de cette table d'expertise en agriculture urbaine était dans un premier lieu de répondre aux enjeux et aux défis que pose l'agriculture en milieu urbain et, dans un deuxième lieu, de déterminer les orientations d'aménagement en répondant aux questions suivantes: de quelle façon l'agriculture urbaine sera-t-elle pratiquée? Comment sera-t-elle financée? Où sera-t-elle située?

Plusieurs problèmes furent soulevés lors de cette table. Premièrement, bien que le site puisse se prêter facilement à l'agriculture étant donné qu'il s'agit d'une friche non bâtie et non contaminée, les pressions foncières dans ce secteur sont telles que l'agriculture urbaine est une activité pouvant difficilement concurrencer les usages résidentiels et commerciaux sans aide ou subvention gouvernementale. Ensuite, l'ajout de jardins collectifs et communautaires comme on en trouve un peu partout dans l'arrondissement a été discuté, mais il semblait plus opportun pour les parties prenantes de mettre en place une forme d'agriculture urbaine plus ambitieuse qui mettrait en valeur l'identité nourricière du projet.

C'est ainsi que l'opportunité de réserver un site d'envergure dédié à l'agriculture urbaine au fond de la parcelle de l'hippodrome près de la gare de triage de Côte-Saint-Luc fut lancée. La zone d'exclusion aux usages sensibles de 300 mètres autour des gares de triage recommandée par la Fédération canadienne des municipalités et la direction de la santé publique de Montréal était l'occasion idéale de réserver un espace majeur dédié à l'agriculture. En réponse à cette proposition, les établissements d'enseignement proposèrent d'y aménager un pôle d'agriculture urbaine desservant différentes vocations à portée économique, sociale et environnementale. Ceux-ci avaient d'emblée fait part de leur intérêt à travailler conjointement pour la création d'un établissement montréalais interuniversitaire qui serait entièrement dédié à l'enseignement, la recherche et l'innovation en agriculture urbaine. De fil en aiguille, ce pôle prit le nom du POIREAU, le Pôle de l'Innovation, de la Recherche et de l'Enseignement, de l'Agriculture Urbaine.

Ce pôle d'agriculture urbaine serait investi d'une double mission: celle de promouvoir l'agriculture urbaine sur l'île de Montréal notamment par la recherche et l'enseignement des meilleures pratiques et, en même temps, celle de lutter contre l'insécurité alimentaire à l'intérieur du quartier Côte-des-Neiges en permettant aux résidents d'avoir accès à des aliments frais et santé produits localement. Par la grandeur du site, différentes formes d'agriculture urbaine sont envisageables: jardins-maraichers, serres, agriculture sur les toits, élevages de poules, apiculture, et pratiquement tout autre forme pourront être pratiquées. Selon les partisans du projet, ce dernier aurait également des bienfaits économiques, car il permettrait d'engager une main d'oeuvre locale tout en développant un réseau de distribution de type circuit-court, que ce soit par le biais d'un nouveau marché public ou de partenariats avec des commerçants et des organismes du quartier.

L'idée d'intégrer un pôle d'agriculture urbaine au projet fut acclamé unanimement de la part des gouvernements et des autres parties prenantes participant à la table d'expertise pour son aspect innovant et sa portée à la fois locale et métropolitaine. Outre ses bénéfices sociaux et économiques, le POIREAU permettra surtout de redonner une nouvelle identité au site en le positionnant non seulement comme pôle montréalais d'agriculture urbaine, mais aussi un des pôles les plus importants d'Amérique du Nord. Pour la Société de redéveloppement, il ne fait aucun doute que le projet reflète parfaitement la vision de quartier nourricier et reconnaît la valeur ajoutée que ce pôle apportera au projet, à la fois pour redonner une identité au site, mais aussi pour attirer une nouvelle clientèle désireuse d'emménager à l'intérieur d'un milieu de vie axé sur le développement durable. Il est évident qu'un projet de ce genre ne pourra se réaliser uniquement par la Ville de Montréal et demandera l'action concertée de différents acteurs privés, gouvernementaux et communautaires afin d'assurer sa mise en oeuvre et sa viabilité à long terme. Elle recommande donc la création d'un comité cha-peauté par la Société qui se réunira occasionnellement pour assurer le suivi du projet, discuter des sources de financement et déterminer les différents travaux à exécuter.

Fig. 9 : Logo du Pôle d'expertise



Photo 24 : Toit vert à New-York



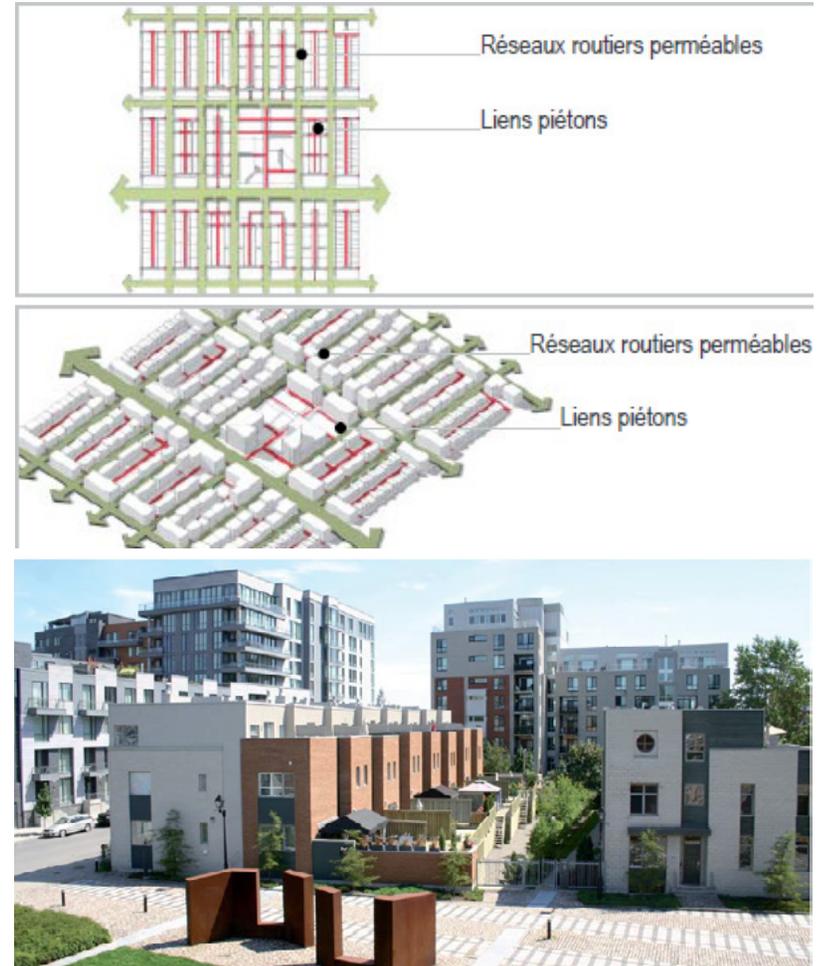
Source : équipe et ryerson.ca

Le volet logement écologique représente la volonté « historique » de la Ville d'implanter un projet résidentiel sensible à la composante naturelle et aux valeurs du développement durable sur le site de Blue Bonnets ainsi qu'une volonté de complémentarité avec le projet du POIREAU. Afin d'être en mesure de déterminer l'offre en logements et l'implantation qui conviendra aux modalités d'aménagement du site, nous avons réuni des experts en collectivités viables et coopératives d'habitation, un représentant des groupes communautaires, des organismes accrédités, des promoteurs immobiliers ayant fait leur preuve à Montréal ainsi que des représentants du gouvernement. Les experts en collectivités viables et bâtiments verts étaient Vivre en Ville et le Conseil du bâtiment durable du Canada. ont répondu à l'appel. Cette expertise est complétée par la présence. Des groupes de ressources techniques tels que Bâtir son Quartier et le Groupe Conseil en développement de l'habitation (Groupe CDH), qui sont accompagnateurs de nombreux projets de logements sociaux et abordables, ont répondu à l'appel. Cette expertise est complétée par la présence de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges (CDC-CDN) qui agit à titre de porte-parole des citoyens et de spécialiste des besoins de l'arrondissement, mais aussi par les organismes accrédités que sont l'Office municipal d'habitation de Montréal et la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM). Des promoteurs immobiliers ayant déjà produit des ensembles résidentiels avec des standards écologiques plus élevés ou une certaine mixité sociale tels que Mondev, Samcon et Rachel Julien ont aussi été intégrés à la discussion. Puisqu'elle offre un financement pour le logement social et abordable, la CMM a aussi été invitée.

Fig. 10 : Parties prenantes présentes



Fig. 11 et Photo 24 : Schéma d'aménagement et exemple de TOD selon la CMM



Source : CMM

La table d'expertise en logement écologique a dû se pencher sur la question épineuse de l'intégration des logements sociaux et abordables dans le contexte d'une gentrification possible des résidences, de par la valeur ajoutée des composantes durable et nourricière intégrées au projet, et d'un financement gouvernemental chancelant pour ces logements au prix en deçà de celui du marché. En raison de la forte pression économique sur l'offre résidentielle, il a été convenu que celle-ci serait répartie selon trois zones de densité qui répondraient aux impératifs liés à l'inclusion dans une aire TOD, soit

Photo 25 : L'écoquartier *Hammarby Sjostad* à Stockholm



Source : tpe-ecoquartiers

Dès le début de notre travail, le désenclavement du site est apparu comme une condition essentielle à la réussite de tout projet sur ce terrain. Le désenclavement du site passe par un meilleur accès depuis la station de métro Namur, en diminuant l'effet de barrière que représente le boulevard Décarie. Le problème que représente Décarie est ressorti de notre diagnostic et a été beaucoup discuté par les activités d'idéation. Les participants mettaient de l'avant le fait que cela n'inciterait pas les résidents du nouveau quartier à prendre le métro et qu'une utilisation accrue de la voiture est impossible dans un secteur déjà fort congestionné. Aussi, dans la continuité du projet de nouveau quartier vert axé sur l'agriculture urbaine, il nous semblait évident qu'un réaménagement des abords du métro devait être fait. Par ailleurs, il fallait penser totalement la mobilité sur le site, ce qui pouvait laisser place à des idées novatrices en matière de transport. C'est pour cela que nous avons mis en place une table d'expertise accessibilité et mobilité.

L'objectif de cette table était de réunir les meilleurs professionnels de ces domaines et les parties prenantes du secteur qui ont un lien avec cette problématique. Ainsi, les parties prenantes directement concernées qui ont répondu à notre appel étaient les suivantes : le MTQ était présent, car l'autoroute relève de sa compétence, la STM en raison de la présence du métro et de lignes d'autobus, l'AMT qui exploite des stationnements à proximité de notre site et la SHDM qui en est propriétaire, le CP en raison du camionnage qui passe sur la rue Claranalld qu'entraîne la présence de la gare de triage, ainsi que les municipalités avoisinantes de Côte-Saint-Luc, Ville-Mont-Royal et Saint-Laurent. Vélo-Québec et Bixi étaient présents pour penser à l'intégration du vélo dans ce nouveau projet. Novabus, un consortium... Des représentants de la ville-centre et de l'arrondissement étaient également présents, ainsi que des professeurs universitaires spécialisés dans ces problématiques. Nous avons invité Carbonleo, promoteur de l'éventuel Qunize-40, en raison des nuisances en termes de congestion autoroutière qu'entraînerait ce projet. Cependant, ce dernier n'a pas répondu à notre appel.

Figure 12 : Parties prenantes présentes



Photo 26 : Le Big dig à Boston



Source : La Presse

L'idée de créer une entrée invitante pour le site est ressortie de cette table. De la station de métro, le site devrait être visible et facilement accessible en transport actif et collectif. Pour cela, il fallait poser un geste symbolique d'envergure. L'idée du recouvrement de l'autoroute entre la rue Jean-Talon Est et la rue des Jockeys en s'inspirant d'un écoduc a été mise de l'avant. Un écoduc permet de préserver la biodiversité malgré des voies de circulation (Institut pour la ville en mouvement, 2015). Pour notre cas d'étude, l'objectif était d'avoir l'impression d'entrer directement dans le nouveau quartier vert de Montréal dès la sortie du métro. Le concours de design urbain permettrait de préciser cela. En ce qui concerne, la mobilité sur le site, l'accent a été mis sur un aménagement qui favoriserait le transport actif tout saison, avec des sentiers pié-

tons, une piste cyclable qui ferait le tour du site en rejoignant les différents lieux névralgiques, ainsi qu'une piste qui permettrait de pratiquer le patin à glace et le ski de fond l'hiver. Ces pistes rejoindraient le métro en passant par l'écoduc. Des installations sécuritaires (supports et pompes à vélo, casiers pour patins et ski) seront mises en place à proximité du métro et des principaux lieux du site (école, P.O.I.R.E.A.U,...) afin de faciliter l'utilisation du transport actif. Malgré les idées prometteuses qui sont ressorties de cette table, des problèmes ont persisté ou ont été mis de l'avant par les différentes parties prenantes. Nous voulions susciter une possible réflexion sur l'installation ou la prolongation d'une ligne d'autobus sur le site, mais la STM n'a pas été favorable à cela. Enfin, l'AMT et les municipalités avoisinantes ont rappelé l'importance de concrétiser le projet du raccordement Cavendish. Pour la concrétisation des idées mises de l'avant et la résolution des problèmes soulevés, nous avons pensé à mettre en place des tables de partenariats et de négociations.

Photo 27 : Éco-duc sur l'autoroute A-50 aux Pays-Bas



Source : Passages-ivm.com

Tel que soulevé lors de la phase d'analyse du site de l'Hippodrome, la récupération des eaux de pluie est un impératif d'aménagement incontournable dû à la limitation de la capacité résiduelle du réseau d'égout à proximité. La Société reconnaît donc l'importance de prévoir une stratégie de gestion durable des eaux de pluie en amont lors de l'aménagement du site, tant au niveau des espaces privés que des espaces publics. L'autre question qui intéressait la Société était comment la dimension nourricière pouvait se refléter dans l'aménagement paysager du site et des espaces partagés. L'objectif de cette table était donc de déterminer des orientations en matière d'aménagement du site permettant de résoudre l'enjeu de l'eau tout en offrant des espaces partagés de qualité aux résidents.

Pour y répondre, la Société a consulté différents acteurs lors d'une table d'expertise sur les espaces publics afin de réfléchir à l'aménagement du site, notamment aux types d'espaces publics qui pourraient à la fois intégrer une fonction nourricière et diminuer la quantité d'eau de ruissellement produite. La table fut notamment composée d'experts en aménagement comme Vivre en Ville, le Centre d'écologie urbaine de Montréal et le Conseil du bâtiment durable du Canada. Les autres parties prenantes qui participaient à la table avaient toutes déjà apporté des idées d'aménagements lors des activités d'idéation et de consultation. Parmi celles-ci, la Ville de Montréal et l'arrondissement CDN-NDG avaient proposé des visions d'aménagement dans le passé; le centre hospitalier Sainte-Justine avait soulevé l'idée de concevoir un quartier favorisant les saines habitudes de vie; la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges avait organisé en 2014 un forum citoyen sur l'aménagement de l'Hippodrome; l'Université du Québec à Montréal et l'Université de Montréal travaillaient sur un projet de corridor vert et nourricier reliant l'Hippodrome au Mont-Royal et, enfin, le Quartier Design Royalmount et Wal-Mart avaient évoqué des idées de réaménagement afin d'augmenter l'attractivité commerciale du secteur.

Figure 12 : Parties prenantes présentes



Photo 28 : Aénagements comestibles ponctuels



Photo 29 : Saillie de trottoir



Source : Vivre en ville

Un des problèmes que la table rencontra est qu'il existe peu de comparables sur l'île de Montréal. Néanmoins, la table a démontré qu'il existe un éventail d'aménagements pouvant à la fois diminuer la quantité d'eau de ruissellement et mettre en valeur l'eau de pluie au lieu de canaliser celle-ci comme on le fait un peu partout à Montréal. La table recommande donc d'utiliser des aménagements comme des jardins de pluie, des bandes filtrantes, des puits absorbants, des noues, des fossés végétalisés, des marais filtrants, des matériaux de revêtement poreux et des aires de stationnement végétalisées. Ces aménagements, définis comme l'infrastructure verte du site, pourront être intégrés à même les espaces publics comme les rues et les parcs et viendront créer des liens cohérents entre l'environnement bâti et l'environnement naturel.

En ce qui a trait à la dimension nourricière, la table propose d'agrémenter les espaces publics d'aménagements paysagers utilisant des plantes comestibles et des arbres fruitiers à des fins alimentaires et ornementales. Aussi appelés paysages comestibles, ces aménagements visent à réduire la place occupée par le gazon afin d'accroître la biodiversité (Vivre en Ville, 2014b). Quelques exemples de ces paysages comestibles incluent la plantation d'arbres fruitiers, l'aménagement de plantes comestibles dans les espaces partagés comme les saillies de trottoir, les parcs et les carrés d'arbres ainsi que l'ajout de mobilier urbain à des fins de jardinage. La Société entend mettre en oeuvre toutes ces recommandations dans l'architecture de paysage et le design urbain du site

Photo 30 : Bassin de réaménagement paysager à Grenoble (France)



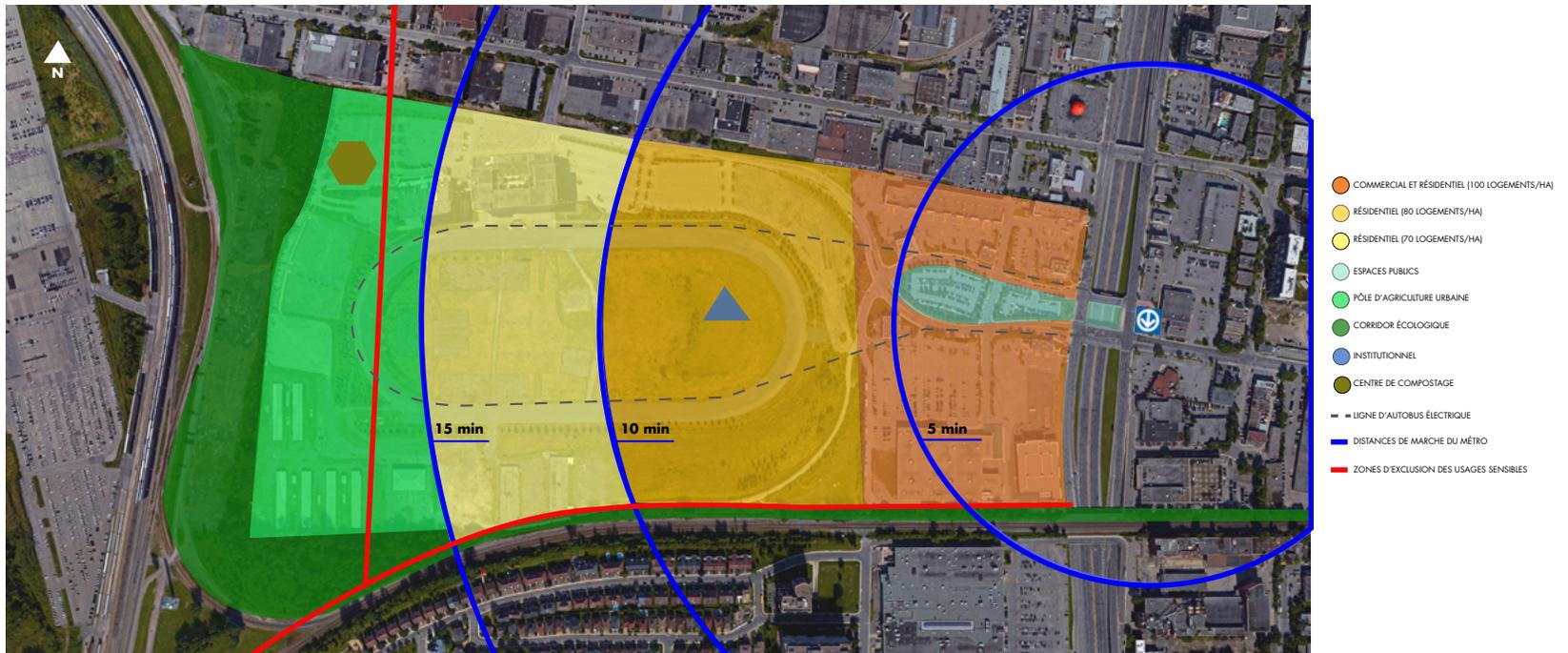
Source : Vivre en ville

6. Orientation et mise en oeuvre

6.3 Plan d'aménagement

Les orientations d'aménagements définies lors des tables d'expertise et de concertation ont permis de tracer l'esquisse du plan d'aménagement du projet de quartier écologique et nourricier que la Société souhaite réaliser. Ce plan est l'aboutissement du processus de planification participative et reflète les échanges, les réflexions, les idées et les solutions qui ont été dégagés suite aux activités d'idéation, de consultation et de concertation auxquels des dizaines de parties prenantes ont participé. Le scénario d'aménagement, à la fois ambitieux et inspirant, traduit les grands objectifs que la Ville de Montréal souhait remplir en confiant le mandat à la SRH de redévelopper l'Hippodrome en un projet urbain alliant retombées économiques et développement durable.

Carte 10 : Plan d'aménagement proposé par la SHR



Source : Fond de carte Google Earth modifié par l'équipe

Le plan d'aménagement proposé englobe le site actuel de l'hippodrome de Montréal de 43,5 hectares ainsi que la partie commerciale de 12 hectares située entre l'Hippodrome et l'autoroute Décarie. Le plan suggère de changer la fonction exclusivement commerciale de l'entrée du site pour un usage mixte à forte densité résidentielle, dans une perspective d'intensification des activités urbaines autour du réseau de transport collectif, un objectif souhaité par la Ville dans ce secteur. La densité résidentielle visée à l'intérieur du plan reste élevée sur l'ensemble du site, mais diminue progressivement en s'éloignant du métro Namur. De 100 logements par hectares sur la partie commerciale et résidentielle à l'entrée du site, elle passe à 70 logements par hectares sur la partie exclusivement résidentielle au fond du site dans le but d'accueillir une offre diversifiée en logements. Un pôle institutionnel est prévu à l'intérieur du quartier résidentiel au centre du site. C'est à cet endroit que l'on prévoit construire les écoles et les autres équipements publics. Un centre de compostage est également prévu à l'intérieur de la zone dédiée à l'agriculture près de l'avenue Clanranald.

Le recouvrement d'une partie de l'autoroute Décarie et le réaménagement des espaces de stationnement de l'AMT en espaces verts permettront de doter le quartier d'une porte d'entrée invitante et conviviale. Cet écoduc favorisera l'utilisation de la marche et du vélo pour entrer et sortir du site tout en diminuant les nuisances liées aux émissions polluantes et aux bruits des voitures de l'autoroute Décarie. Une ligne d'autobus électrique fera la navette pour relier l'ensemble du nouveau quartier à la station de métro Namur. Cette navette, en plus d'être gratuite pour tous les résidents, encouragera l'utilisation des transports collectifs et permettra aux personnes à mobilité réduite de venir s'établir à l'intérieur du quartier.

Le pôle de l'innovation, de la recherche et de l'enseignement en agriculture urbaine, situé à l'extrémité ouest sur le plan d'aménagement, est le projet phare qui redonnera une nouvelle identité au site. La zone d'exclusion de 300 mètres de la gare de triage était l'occasion idéale de réserver un espace majeur dédié à l'agriculture urbaine sur le site. Au terme du projet, le pôle d'agriculture urbaine représentera une dizaine d'hectares sur les 55 hectares qui totalisent le projet. Alors

qu'une partie du pôle sera destiné à la recherche et l'enseignement, une autre permettra de cultiver des aliments cultivés qui seront à la fois vendus dans différents marchés du quartier Côte-des-Neiges et distribués à des banques alimentaires et des organismes communautaires.

Enfin, un projet de corridor écologique, le projet Darlington, vient compléter le plan d'aménagement du site. Ce projet propose de faire passer un corridor écologique et vivrier sur le site de l'Hippodrome afin de relier l'écoterritoire du ruisseau Bertrand situé près du Parc Nature Bois-de-Liesse au Mont Royal pour permettre le mouvement des espèces et la pérennité de la biodiversité du Mont Royal (Beaudoin et Le Mélédo, 2014). L'aménagement d'un corridor écologique permettra, entre autres, de diminuer l'effet d'îlot de chaleur et de réduire les nuisances sonores des locomotives. Ce corridor sera aménagé, au sud, à l'intérieur de la zone d'exclusion de 30 mètres le long de la voie ferrée et, à l'ouest, sur l'emprise de la gare de triage de Côte-Saint-Luc.

Carte 11 : Le corridor écologique Darlington



Source : Beaudoin et Le Mélédo

Afin de réaliser un plan d'aménagement détaillé du site, la Société mettra en oeuvre un concours de design urbain d'envergure canadienne visant à retenir les services d'un lauréat qui préparera les plans et les devis du projet à réaliser. Le concours de design est un processus de nature démocratique qui permet d'améliorer la qualité des projets par la comparaison de plusieurs propositions concrètes. Le concours visera à la fois l'aménagement de la partie actuelle de l'hippodrome et le réaménagement de l'entrée du site donnant sur l'autoroute Décarie et le métro Namur.

Ce concours sera tenu en deux étapes :

Étape 1 - Propositions : le jury sera d'abord appelé à sélectionner des finalistes au terme d'une première étape où les candidats inscrits auront déposé leurs propositions de manière anonyme.

Étape 2 - Prestations des finalistes: les finalistes seront ensuite invités à préparer une prestation qui mènera à la sélection d'un lauréat.



Le partnering permet de travailler en amont de potentiels conflits en impliquant des parties prenantes dans le processus de recherche de solutions créatives concernant certains risques. Afin que la méthode du partnering soit efficace, il est recommandé qu'il soit utilisé lors de projets d'envergure qui impliquent de nombreuses parties prenantes. Ce travail entre parties prenantes doit être organisé par une personne extérieure, dans notre cas la Société s'en est chargée. La participation des parties prenantes se fait sur une base volontaire, nous les avons donc contactés à plusieurs reprises en leur expliquant les différents enjeux et l'importance de leur participation. Nous avons organisé plusieurs partnering sur deux jours, en fonction de différents thèmes.

Nos deux principales tables de partnering concernaient le transport en commun et la gestion automobile.

Partnering transport en commun

En raison de la distance de marche qui est de plus de 20 minutes à pied entre la station de métro et l'extrémité du site, ils nous semblaient essentiel d'offrir un transport en commun sur le site, mais la table d'expertise accessibilité a montré les difficultés à trouver un accord avec la STM. L'objectif était alors de réfléchir à un type de transport en commun qui pourrait être mis en place et la manière de le financer.

Parties prenantes :

- STM
- Arrondissement
- Nova bus (consortium de bus électriques)
- Bureau de la ville et numérique de Montréal
- Ville Mont-Royal
- Potentiels promoteurs immobiliers du projet
- Professionnels de l'aménagement.

Les professionnels de l'aménagement ont émis l'idée de mettre en place une ligne d'autobus privé, comme c'est le cas à Habitat 67. Cet autobus pourrait être financé par un programme de captation sur la plus-value foncière. Cela permet de lutter contre le paradoxe qui fait en sorte que les grands travaux publics sont financés par les autorités publiques, alors que ce sont les investisseurs privés qui vont récupérer les avantages des infrastructures publiques, à la place des autorités publiques qui les auront financées (Marchand, 2011). En apportant une meilleure image aux promoteurs, cela peut être amené comme étant un partenariat, plutôt qu'une simple forme de taxation. Aussi, si les promoteurs pensent que c'est le seul moyen d'obtenir un réseau de transport en commun, ils vont être plus enclins à vouloir y participer, aux vues de la rentabilité future. Aussi, les promoteurs immobiliers ne vont pas forcément se sentir lésés, car la municipalité peut assurer de fournir un achalandage qui justifie le financement d'un réseau de transport (Banque Nationale, 2014).

Le circuit envisagé irait du métro jusqu'au P.O.I.R.E.A.U, en reliant les principaux points d'intérêts (école, etc.) autour de l'ovale.

Pour être cohérent avec l'idée d'un quartier vert, le fait que cet autobus soit électrique est ressorti comme quelque chose d'important. Pour que l'autobus soit le plus efficace possible, il a été pensé d'être un modèle de transport "intelligent", en lien avec la volonté de la Ville de développer cela (Montréal ville intelligente, 2015). Les autobus seraient géolocalisés et une application permettrait aux personnes de mieux prévoir leur déplacement..

Photo 30 : Exemple d'autobus électrique



Source : Le Devoir

Partnering gestion automobile

Une circulation automobile importante sur le site ne serait pas viable, aux vues des problèmes de congestion qui existent déjà dans le secteur. Aussi, nous voulons faire de ce futur projet une référence en termes d'innovation environnementale. Pour cela, nous avons décidé de réunir de futurs promoteurs et des experts en collectivités viables, afin de réfléchir à la manière dont cet enjeu pouvait être géré en incluant les potentiels promoteurs à la réflexion, afin de ne pas les désintéresser du projet en raison des contraintes que nous voulons mettre en place pour assurer un milieu de vie agréable.

Parties prenantes :

- Mondev
- Samcon
- Rachel Julien
- Bâtir son quartier
- SHQ
- SHDM
- SOCENV
- Vivre en ville
- Corporation d'habitation Jeanne-Mance
- Institut national de santé publique du Québec

Photo 31 : Exemple de Stationnement étagé



Source : Ouest France

Nous avons invité un représentant de la Corporation d'habitation Jeanne-Mance, car des projets environnementaux intéressants y sont mis en place depuis 2006. L'institut national de santé publique du Québec finance en partie ces projets (CHJM, 2015). En s'inspirant de leur expérience, l'idée de faire des stationnements avec un bassin de biorétention a été saluée. Selon la Société d'habitation du Québec, les coûts pour la création et l'aménagement d'un bassin sont d'environ 50 000\$ (Tarditi et Laliberté, 2014), ce qui représente un investissement tout à fait possible aux futurs promoteurs tout en leur permettant de vendre leur projet avec une image de marque. Cependant, nous considérons que la majorité des stationnements devraient être souterrains ou étagés. En se basant sur des exemples internationaux, les promoteurs ont trouvé l'idée possible en proposant aux futurs propriétaires d'acheter également leur place de stationnement au prix qu'elle coûte (estimation de 20 000\$ la case selon les différents promoteurs présents). Il a aussi été évoqué l'importance de proposer un service d'automobile en libre-service, comme Communauto ou Car2go, afin d'inciter les gens à ne pas avoir de voiture individuelle.

Photo 32 : Stationnement végétalisé aux Habitations Jeanne-Mance



Source : monclimatmasante.qc.ca

Les tables de négociations permettent une médiation entre différentes parties prenantes afin que le projet puisse être mis en place. Souvent, des projets ne voient pas le jour comme ils étaient initialement prévus ou sont retardés à cause de désaccord de certaines parties prenantes. Pour ne pas que cela arrive dans notre cas, nous avons tenu à rencontrer et négocier avec chaque partie prenante concernée par des points problématiques dans l'avancement du projet. Ce travail d'identification des parties prenantes et des possibles discordes s'est fait à l'issue des tables de concertation.

Nous avons eu 4 principales tables de négociations, concernant les enjeux suivants :

- 1) **Quinze-40**
- 2) **Raccordement Cavendish**
- 3) **L'entrée du site**
- 4) **Les commerces**

Quinze-40

Nous avons appris l'éventuel projet Quinze-40 après notre travail de visioning, nous avons invité le promoteur Carbonleo à notre table d'expertise sur l'accessibilité et la mobilité, mais celui-ci n'était pas venu. Nous avons ensuite réussi à le convaincre de participer à une table de négociation avec nous, pour connaître davantage son projet et les impacts que celui-ci pourrait avoir sur notre site.

Parties prenantes :

- Carbonleo
- Ville de Montréal
- Ville Mont-Royal
- MTQ

Afin de mener la réflexion plus loin sur la cohabitation de ces deux projets, nous avons invité également les villes dans lesquelles ces projets pourraient voir le jour, ainsi que le ministère des Transports, car le gros enjeu concerne l'accessibilité. En effet, le Quinze-40 amènerait plus de congestion automobile à un endroit de l'autoroute qui est déjà saturé et cela se répercuterait sur notre site, aux vues de la proximité de la sortie d'autoroute. Cela va à l'encontre du projet novateur en terme de développement durable que nous voulons mettre en place. À l'issue de notre table de négociation, aucun engagement concret n'a été pris. Cependant, cela nous a permis de nous faire entendre auprès de Carbonleo et de leur faire connaître notre projet. Il s'est engagé à faire des études d'impact concernant l'achalandage automobile et de rencontrer de nouveau le MTQ afin de réfléchir à comment limiter l'afflux automobile.

Raccordement Cavendish

La gare de triage entraîne des nuisances sur notre terrain, car du camionnage passe sur la rue Claranald, ce qui pourrait remettre en cause la viabilité de notre projet. Pour cela, nous avons tenu à rencontrer le CP et les parties prenantes en lien avec le raccordement Cavendish.

Parties prenantes :

- CP
- Ville de Montréal
- Ville Mont-Royal
- Côte-Saint-Luc
- Hampstead

Les villes liées ont réaffirmé leur volonté de voir mettre en place le projet de raccordement. Cela serait aussi avantageux pour le CP, en lui permettant d'y faire passer son camionnage et de gagner ainsi du temps en ne passant plus par Décarie. Cette table de négociation n'a pas mené à des accords précis, en raison de la complexité de la problématique et des coûts financiers que cela implique. Cependant, cela a permis de réactualiser le débat et de montrer à la Ville de Montréal l'importance du raccordement pour la pleine réussite du redéveloppement de l'Hippodrome, projet qui pourrait lui apporter de nombreux bénéfices.

Entrée du site

La SHDM possède des stationnements, exploités par l'AMT, sur un lieu stratégique pour notre projet, entre la rue des Jockeys et la rue Jean-Talon Est, à l'entrée de l'Hippodrome. Nous voulions que ces stationnements soient redéfinis pour mieux s'implanter dans cette partie mixte de notre terrain.

Parties prenantes :

- SHDM
- AMT

Cette table de négociation a été très fructueuse, car les deux parties prenantes invitées ont reconnu l'importance de ces terrains et qu'un autre usage serait souhaitable. Nous avons alors proposé à la SHDM de redévelopper ces terrains en y incluant des logements, ce qui lui serait plus rentable. Puis, nous avons proposé à l'AMT de faire un stationnement étagé, qui intégrerait un stationnement à vélo. Ce bâtiment pourrait avoir une signature architecturale originale, ce qui lui permettrait d'être une vitrine.

Commerces

Les grandes surfaces, avec leurs grands stationnements, à l'entrée du site empêchent sa visibilité et limitent son accessibilité. Même si ce terrain ne fait pas partie du terrain de l'ancien Hippodrome, sur lequel la Ville nous avait donné notre mandat, il nous semble essentiel que cette partie soit intégrée au projet. Nous avons alors rencontré le propriétaire unique et les exploitants.

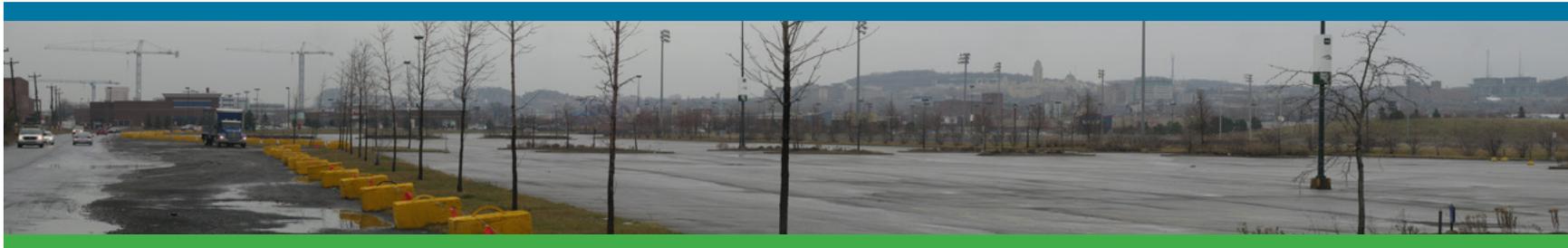
Parties prenantes :

- Centre d'achat First place limited (propriétaire)
- Wal-Mart
- ToysRus
- Burger King
- SushiShop
- Bell
- Coiffure Saint-Laurent
- Dormez-vous

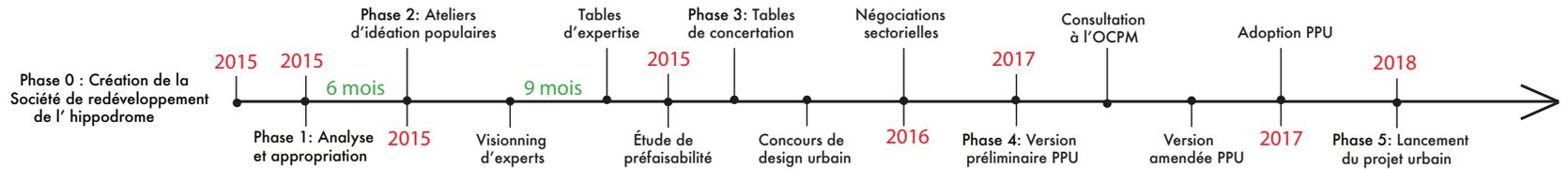
Nous avons déjà parlé de manière informelle au propriétaire et à Wal-Mart afin de voir comment nous pouvions les intégrer au projet, toutefois l'annonce du Quinze-40 a changé la donne. Les commerces ont fait part de leur volonté d'aller s'installer au Quinze-40 si celui-ci voyait le jour. Cela serait très avantageux pour nous. Cependant, nous leur avons expliqué que nous voulions collaborer avec eux si jamais le Quinze-40 ne voyait pas le jour. Pour cela, il faudrait penser l'agencement physicospatial de ces terrains pour qu'il devienne un milieu de vie agréable. Wal-Mart s'est particulièrement révélé intéressé à ce projet, en émettant l'idée de construire des logements sur son magasin. Cette table de négociation a permis de faire connaître notre intention de mener à bien notre projet auprès de ces parties prenantes et de leur expliquer que notre projet ne pourrait pas voir sans cet emplacement stratégique. Un PPU pourrait nous permettre de les exproprier si aucune entente n'est trouvée. Pour éviter cela, cette table de négociation a été utile, en suscitant la réflexion. D'autres rencontres ont été prévues en attendant d'avoir des nouvelles du projet du Quinze-40.

7. État des lieux

La dernière partie du présent rapport consiste à faire un état des lieux et de situer la progression du projet à l'intérieur de la démarche de planification qui, nous le rappelons, débuta en 2015 par la création de la Société de redéveloppement de l'Hippodrome. Par un souci de transparence, nous présenterons au lecteur deux outils que nous utilisons dans notre processus de décision, l'échéancier et le schéma go-no-go, qui permettront à la fois de valider les étapes complétées et situer celles vers lesquelles nous nous dirigeons. Pour conclure, nous présenterons deux outils d'intervention, la charte et le PPU, qui seront utilisés lors de l'étape finale de mise en oeuvre du projet de quartier écologique et nourricier qui, à terme, prendra la place de l'hippodrome de Montréal au début de l'année 2018.



L'échéancier ci-dessous permet de situer la progression du projet à l'intérieur du processus de planification qui guide la gestion et le montage de ce dernier. Les étapes qui ont déjà été réalisées sont les phases 1 et 2, soit analyse et consultation et activités de consultation, phases qui ont été présentées dans le cadre de ce rapport. Les prochaines étapes importantes à venir sont les phases 3 et 4, soit le lancement du concours de design urbain, la mise en place du PPU et la rédaction de la charte. L'évaluation de la progression du projet nous laisse croire nous sommes en bonne position pour respecter les délais et les dates prévues à l'échéancier, dont l'objectif est d'effectuer le lancement du projet et la première pelletée de terre en 2018.



Source : équipe

Le schéma go-no-go est l'outil d'aide décisionnel que la Société utilise dans les différentes phases de la gestion et le montage du projet. Il résume les différentes étapes par lesquelles le projet a évolué et dicte les prochaines étapes à venir jusqu'au lancement du projet urbain dont la date est prévue en 2018. Les phases 1) activité de consultation et 2) proposition urbaine sont maintenant terminées. Le projet se situe actuellement à l'intérieur de la phase 3) proposition urbaine, qui consiste à former des tables de concertation dans le but de former des ententes qui seront entérinées lors de négociations et de partnering, jusqu'à la concrétisation de la proposition urbaine via un concours de design urbain. Les prochaines phases à venir seront la phase 4) PPU et Charte, où l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme et d'une charte seront réalisés, et la phase 5) lancement du projet urbain, soit le début des travaux d'aménagement et la mise en vente des lots.

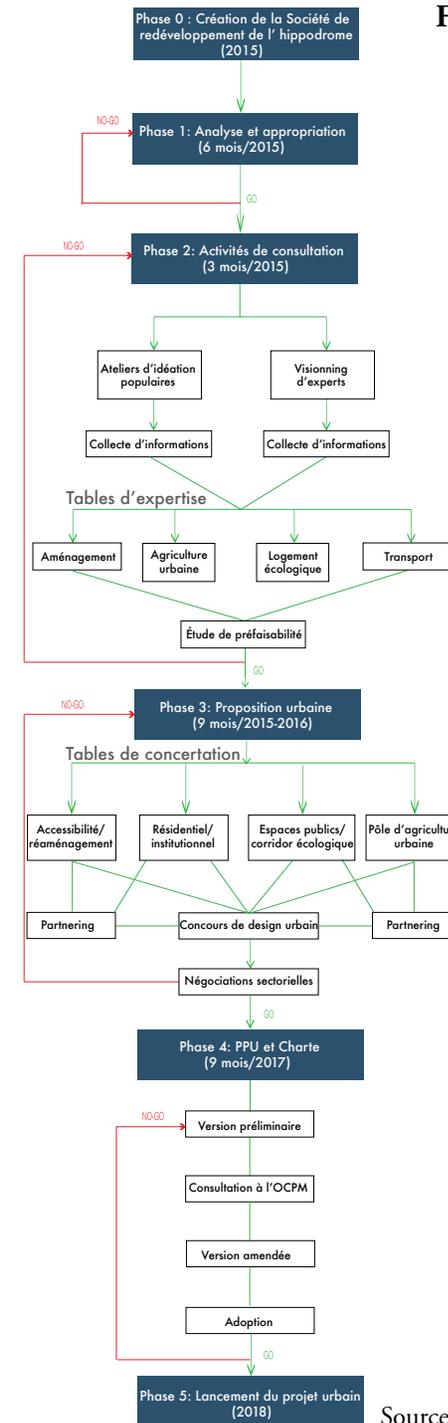


Fig. 13 : Schéma Go/No Go

Source : équipe

D'une part, afin d'assurer les valeurs de notre projet, la Société a écrit une charte qui intègre les valeurs présentées dans la section « Adopter une vision » et que devront signer tous les promoteurs qui veulent s'implanter sur le territoire.

D'autre part, il y aura la rédaction d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), en tant qu'outil final de mise en oeuvre du projet de redéveloppement de l'Hippodrome. Il permettra à la Ville de Montréal et l'arrondissement Côte-des-Neiges Notre-Dame-de-Grâce de se doter des moyens nécessaires à la réalisation du projet. C'est à l'intérieur du PPU que seront notamment détaillés l'affectation du sol, le tracé projeté des voies de circulation, l'emplacement des espaces publics, la réglementation de zonage et de lotissement. L'élaboration du PPU devrait concorder avec le lancement du projet urbain et représente l'étape finale du processus de planification, mais ne constitue pas une fin en soi. La SRH devra entre autres continuer à en assurer le suivi jusqu'à la fin des travaux de construction, ceux-ci pouvant s'échelonner sur une bonne décennie, dépendamment de la vitesse avec laquelle la Ville entend terminer les travaux publics nécessaires à la réalisation du projet.

Carte 13 : Exemple du PPU du secteur central de ville Mont-Royal



Source : Ville Mont-Royal

8. Conclusion

À ce stade de la démarche de montage et de gestion du projet de redéveloppement de l'Hippodrome de Montréal, nous sommes sûrs d'avoir mené à bien le mandat de branding du site et de collaboration avec les diverses parties prenantes qui nous avait été donné. Cet exercice de caractérisation d'un site qui était d'abord un orphelin dans l'île a mené la SRH à développer un attachement des citoyens et un intérêt des autres parties prenantes qui seront, par la suite, les personnes porteuses de la vision ainsi que des orientations d'aménagements adoptées au fil du processus. Grâce aux efforts constants de la SRH, il sera possible dans les phases subséquentes d'assurer la pérennité d'idées novatrices et porteuses qui donneront à l'Hippodrome l'opportunité d'être un quartier à cultiver et à habiter.



BLUE BONNETS : DE LA VISION À LA RÉALITÉ

Source : genese.qc.ca

Matrice des risques

Source d'impact	Risque	Opportunité	Gravité	Potentiel d'occurrence	Mesures d'atténuation	Acteurs concernés
<i>Environnement physique</i>						
	Manque d'accessibilité au transport en commun	Création d'un lien fort avec le site	Importante	Moyen	Réaménagement des abords du métro + Recouvrement d'une partie de l'autoroute	STM, MTQ, Ville
	Mobilité compromise sur le site	Développement d'un réseau actif et collectif	Importante	Moyen	Mise en place d'un nouveau mode de transport en commun et des mesures facilitant le transport actif	STM, Vélo-Québec, Arrondissement
	Congestion automobile	Développement de transports et trajets alternatifs	Importante	Moyen	Favoriser le transport en commun et actif + trouver des mesures de contournement (Échangeur Cavendish)	Villes riveraines, STM, CP, AMT
	Activités ferroviaires: accident, nuisances et barrière physique	Aménagements paysagers & densité accrue cadre bâti	Moyenne	Faible	Ne pas construire d'activité sensible à moins de 300m de la gare de triage et 30m du chemin de fer + créer un passage à niveau pour piétons	CP, Ville
<i>Infrastructures</i>						
	Approvisionnement en eau et évacuation des eaux pluviales	Être l'incubateur de stratégies innovantes de gestion des eaux pluviales	Importante	Faible	Favoriser la création d'un partenariat avec des entreprises ou organismes spécialisés + ententes avec les municipalités voisines	Arrondissement, POIREAU, Conseil du bâtiment durable du Canada
	Enjeux technologiques liés à la production agricole	Être l'incubateur de stratégies innovantes de production alimentaire	Moyenne	Moyen	Favoriser la création d'un partenariat avec des entreprises ou organismes spécialisés	POIREAU

9. Annexe

Écologique						
	Pollution liée à la construction	Renforcer l'image de leader en développement durable/environnement du maître d'oeuvre	Importante	Faible	Définition d'un protocole de gestion des matières résiduelles &, etc.	POIREAU, promoteurs
Environnement légal						
	Contraintes réglementaires liées à l'AU		Importante	Faible	Entente préalable avec la ville centre	Ville, Arrondissement, POIREAU
Environnement socio-économique						
	Mobilisation communautaire et citoyenne	Prévoir l'intégration d'une certaine proportion de maisons, appartements et, etc. avec une variété de modes de tenure	Importante	Fort	Intégrer les citoyens et les groupes communautaires dans le processus d'idéation du quartier + faire appel aux organismes spécialistes	Ville, Arrondissement, SDHM, CDC, OMH
	Manque de commerces et de services de proximité	Dynamiser l'offre de services dans un quartier qui est appelé à se redévelopper et favoriser les liens avec le pôle d'Au	Moyenne	Moyen	Développement de mesures incitatives pour favoriser leur installation dans les locaux leur étant dévolus + relocalisation des big box	SRH, Centre d'achat First place limited, Ville, Carbonleo
	Espace insuffisant pour une école primaire et secondaire	Redéfinir le mode d'implantation des écoles et lier la mission éducative du pôle d'AU à celles-ci	Moyenne	Faible		Ville, CSDM, promoteurs

9. Annexe

Environnement organisationnel						
	Les acteurs de l'innovation ne voient pas l'intérêt du site	Accueillir et encourager des starts ups du domaine de l'énergie verte, économie sociale, etc.	Moyenne	Moyen	Intégrer les parties prenantes concernées dans les activités de visionning, consultation et de concertation + développement de mesures incitatives pour favoriser leur installation dans les locaux leur étant dévolus	POIREAU, Ville
	Les universités ne s'impliquent pas dans le projet	Avoir un acteur fort comme coordinateur du Centre d'expertise en agriculture urbaine	Importante	Faible	Intégrer les parties prenantes concernées dans les activités de visionning, consultation et de concertation	POIREAU, Ville
	Conflit d'intérêts intermunicipal	Permettre aux ville riveraines de profiter des retombées du projet	Importante	Moyen	Intégrer les villes riveraines dans les activités de visioning, de consultation et de concertation	Villes riveraines

- Banque Nationale. 2014. La captation de la plus-value foncière comme source de financement du transport collectif pour le grand Montréal.
- Beaudoin et Le Mélédo. (2014). Le projet Darlington, corridor écologique et vivrier de Montréal. 120 p. Repéré à <http://durable.umontreal.ca/biodiversite/projet-darlington/>
- Bergeron, Maxime. (2015). Technopôle Angus : le projet passe à 265 millions. 4 février 2015. Repéré à <http://affaires.lapresse.ca/economie/immobilier/201502/04/01-4841115-technopole-angus-le-projet-passe-a-265-millions.php>
- Bureau de la ville intelligente et numérique de la ville de Montréal. (2015). Repéré à <http://villeintelligente.montreal.ca/>
- CDC. (2013). Plan de développement de Montréal : Mémoire de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges. Septembre 2013. 36 p. Repéré à <http://www.conseilcdn.qc.ca/publications/>
- Centraide. (2014). Analyse territoriale 2014, Côte-des-Neiges. Repéré à http://www.centraide-mtl.org/fr/documents/4390/upload/documents/Portrait-Cote-des-Neiges-2014_1.pdf
- CMM. (2011). Guide d'aménagement pour les aires TOD (Transit Oriented Development). Octobre 2011. 84 p. Repéré à www.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/.../20111004_guideAiresTOD.pdf
- CMM. (2012). Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable. Avril 2012. 221 p. Repéré à www.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/.../20120530_PMAD.pdf
- CMM. (2014). Plan d'action métropolitain pour le logement sociable et abordable, 2015-2020. Juin 2014. 74 p. Repéré à http://floh.rqoh.com/_files/floh/mediacom/pdf/17_pamlsa_2015_2020_projet.pdf
- Corporation d'habitation Jeanne-Mance. (2015). Projets environnementaux. Repéré à <http://www.chjm.ca/fr/index.php/amenagements-exterieurs/projets-environnementaux>
- Gerbet, Thomas. (2015). Après le Dix30, le Quinze40? Un projet de mégacentre commercial à Montréal divise. 5 février 2015. Repéré à <http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2015/02/05/002-dix30-montreal-centre-commercial-mont-royal-royalmount.shtml>
- Grenier, G. (2008). L'opération populaire d'aménagement de Pointe-Saint-Charles: vers une appropriation du quartier par les citoyens sous l'initiative de la table de concertation Action-Gardien ? (Mémoire de maîtrise inédit). Université du Québec à Montréal.
- Houde-Roy, Laurence. (2015). L'appui au raccordement de Cavendish inquiète. 3 mars 2015. Repéré à <http://journalmetro.com/>

actualites/montreal/726801/appui-au-projet-cavendish-dans-linquietude/

Institut pour la ville en mouvement. (2015). Écoduc autoroutier. Repéré à <http://passages-ivm.com/fr/passage/ecoduc-autoroutier>

Marchand, Bernard. 2011. “Le financement des travaux d’Haussmann : un exemple pour les pays émergents ?” HAL archives-ouvertes. fr

Montréal en statistiques. (2014a). Profil des districts électoraux de l’arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Novembre 2014. 24 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087635&_dad=portal&_schema=PORTAL

Montréal en statistiques. (2014b). Profil des ménages et des logements : Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Novembre 2014. 35 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=6897,68087635&_dad=portal&_schema=PORTAL

Office de consultation publique de Montréal. (2012) . État de l’agriculture urbaine à Montréal. Rapport de consultation. 3 octobre 2012. 147 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CHANTIER_DEMOCRATIE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AGRICULTUREURBAINEMONTREAL_2012.PDF

Tarditi, C. et Laliberté B. (2014, mars). Verdissement des stationnements et bassins de bio-rétention. Gestion des eaux pluviales aux Habitations Jeanne-Mance. Communication présentée au Colloque des gestionnaires techniques du logement social et communautaire de la SHQ, Montréal, Québec.

SCHL. 2005. La densification résidentielle études de cas : Projets réalisés Angus. 8 p. Repéré à <http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/prin/dedu/amcodu/upload/Angus-Montr%C3%83-al-Qu%C3%83-bec.pdf>

Ville de Côte-Saint-Luc. (2007). Mémoire présenté aux commissions permanentes du conseil municipal et du conseil d’Agglomération de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de Montréal. Août 2007. 147 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/commissions_perm_v2_fr/media/documents/Memoire_BerkuDida-CStL_20070829.pdf

Ville de Côte-Saint-Luc. (2007). Mémoire présenté aux commissions permanentes du conseil municipal et du conseil d’Agglomération de la Ville de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de Montréal. Août 2007. 147 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/commissions_perm_v2_fr/media/documents/Memoire_BerkuDida-CStL_20070829.pdf

Ville de Montréal. (2011). Concours de design urbain : Réaménagement du secteur Namur-Jean-Talon Ouest. 5 p. Repéré à http://mtlunescodesign.com/docs/projects/NJT_rapport_du_jury_2e_etape_rev.pdf

Ville de Montréal. (2012a). Dossier #11200191001. Mars 2012. 17 p. Repéré à www.finances.gouv.qc.ca/documents/.../fr/COMFR_20120323-1.pdf

Ville de Montréal.(2012b). Mise en valeur du secteur de l'hippodrome. Document préparatoire au forum d'experts. Les 9,10 et 11 décembre 2012. 45 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/hippo_fr/media/documents/document_prep_forum_exper.pdf

Ville de Montréal. (2013). Demain Montréal. Document de discussion Projet de plan de développement de Montréal. Version révisée. Avril 2013. 89 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PLANIFIER_MTL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PDM_28MAI_FINAL_LR.PDF

Ville de Montréal. (2013). Sondage auprès de la population de l'Île de Montréal sur l'agriculture urbaine. Sommaire exécutif. 13 p. Repéré à <http://donnees.ville.montreal.qc.ca/dataset/agriculture-urbaine-sondage>

Ville de Montréal. (2014). Plan d'urbanisme de Montréal : Partie II Chapitre 4 Arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. Février 2014. 47 p. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_dad=portal&_pageid=2761,3098311&_schema=PORTAL

Ville de Montréal. (2015). Début d'un chantier de près de 60M\$ dans le Triangle. 5 Mars 2015. Repéré à http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8237,90717673&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=11477&ret=http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/url/page/le_triangle_fr/rep_utilitaires/rep_nouvelles/coll_nouvelles

Vivre en Ville. (2014a). Donner vie aux écoquartiers : leçon des collectivités viables du Baden-Württemberg en Allemagne. Collection Inspirer le Québec. 133 p.

Vivre en Ville. (2014b). Villes nourricières: mettre l'alimentation au coeur des collectivités. Collection Outiller le Québec. 141 p.