

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Hippodrome : mes cinq recommandations

Chronique du 8 juin 2023

Nous avons appris la semaine dernière que Québec et Ottawa s'impliqueraient désormais dans la conversion de l'Hippodrome en quartier résidentiel. À cette fin, un organisme fut créé, le **GALOPH**, pour *Les chevaux galopent*, ou plutôt, *Groupe d'accélération pour l'optimisation du projet de l'Hippodrome*.

Le GALOP réunit une quinzaine de partenaires, dont au premier chef la **Ville de Montréal**. Il est co-présidé par deux personnalités du **monde des affaires**, Pierre Boivin, de la société d'investissement **Claridge**, qui appartient à la famille Bronfman, et Janie Béïque, présidente du **Fonds de solidarité FTQ**. Parmi les autres membres, mentionnons :

- Les mandataires d'Ottawa et de Québec matière de logement, la **SCHL** et la **SHQ**;
- Les promoteurs immobiliers **Prével, Broccolini** et **Ivanhoé Cambridge**, appuyés par l'organisme de défense des intérêts de cette industrie, l'**IDU**;
- Un promoteur immobilier communautaire bien connu, **Bâtir son quartier**;
- Le gestionnaire immobilier aux pratiques innovantes, **Quo Vadis**;
- Deux organismes à vocation sociale, **Centraide** et la **Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges**;
- En plus du consultant **Clément Demers**, qui a piloté l'opération **Quartier international de Montréal**, opération dont j'ai dit le plus grand bien pas plus tard que la semaine dernière.

Vous avez pu trouver cette présentation des partenaires fastidieuse. Elle était nécessaire pour que l'on comprenne bien le sérieux de la démarche : on n'aura jamais vu pareilles diversité d'intérêts et concentration de talents.

Il reste que je suis d'un naturel méfiant. C'est pourquoi je tiens aujourd'hui à y aller de quelques recommandations, lesquelles me serviront le moment venu à juger du résultat de la démarche du GALOPH.

Recommandation 1 : **Considérer l'enclavement relatif de l'Hippodrome comme étant le principal atout de ce site**

Dès qu'il est question de l'Hippodrome, le premier enjeu qui est soulevé est celui de son enclavement, puisqu'il n'est à toute fin pratique accessible que par le prolongement de la rue Jean-Talon à l'ouest de l'autoroute Décarie. C'est là un grave problème, entend-on pratiquement toujours. Ce à quoi je réponds que c'est la principale qualité de ce site.

L'insistance à considérer l'enclavement de l'Hippodrome comme un frein à sa mise en valeur dissimule un projet pernicieux, Cavendish-Cavendish en l'occurrence :

- En fait, le projet Cavendish-Cavendish est lui-même un trompe l'œil, puisque le très coûteux – cour de triage ferroviaire oblige – raccordement des deux sections existantes du boulevard Cavendish, entre l'arrondissement Saint-Laurent et la municipalité de Côte-Saint-Luc, aurait peu d'intérêt en matière de transport. D'ailleurs, on ne le dira jamais assez, les élus de Côte-Saint-Luc s'opposent à ce projet sans défaillir depuis au minimum 30 ans;
- Le véritable projet qui se cache sous l'appellation Cavendish-Cavendish consiste en cet embranchement qui, à partir de Saint-Laurent, contournerait la cour ferroviaire jusqu'au milieu de l'Hippodrome, puis assurerait la connexion avec l'intersection Jean-Talon – Autoroute Décarie. Ce qui permettrait jour après jour à des milliers d'automobilistes en provenance de Saint-Laurent et de plus loin dans l'ouest de l'île, via l'A-40, d'éviter le toujours congestionné échangeur Décarie Nord.

Bref, qui insiste pour mettre fin à l'enclavement de l'Hippodrome cherche en fait à créer une nouvelle artère majeure permettant aux automobilistes d'accéder plus aisément au centre-ville et autres parties du cœur de Montréal. Je soutiens pour ma part qu'en faisant cela, on tuerait dans l'œuf une part importante du potentiel de qualité de vie offert par le futur quartier de l'Hippodrome.

Au contraire, le maintien du relatif enclavement actuel du site est ce qui garantit le mieux la possibilité d'y créer un milieu de vie paisible et sécuritaire.

Recommandation 2 : Créer à l'Hippodrome un quartier urbain complet, comme on a su le faire à Montréal de sa fondation à 1950

J'ai souvent fait part à cette antenne de mon admiration pour la qualité d'aménagement non seulement des quartiers anciens de Montréal, mais de toutes nos villes et villages, allant jusqu'à dire que c'est depuis que l'urbanisme existe que l'on a perdu la main :

- Au centre sont concentrés l'église, les écoles, les institutions publiques et les autres services à la collectivité... dont la Caisse populaire Desjardins;
- La « *grand rue* », celle qui accueille les commerces et les services privés, passe toujours par ce centre;
- Les zones résidentielles sont réparties de part et d'autre de ce centre et de cet axe. Leur densité est ajustée de façon à permettre à tous les habitants, quels que soient les motifs et besoins de leur vie quotidienne, de s'y rendre à pied.

Voilà ce que l'on savait faire jusqu'à il y a 75 ans. Le défi, sur les 46 hectares de l'Hippodrome, sera de faire aussi bien sous une forme contemporaine, à laquelle qui le souhaite pourra accoler les dénominations à la mode **Écoquartier** ou **Ville du quart d'heure**, ma préférence personnelle étant de m'en tenir à saluer le génie des générations qui nous ont précédé.

Il faut bien saisir ce qu'implique ici la notion de quartier. L'Hippodrome accueillera entre 6 000 et 10 000 logements (j'y reviendrai). À terme, sa population sera ainsi comprise entre 10 000 et 20 000 habitants : c'est l'équivalent de Bromont ou Saint-Félicien pour la marge inférieure, de Deux-Montagnes ou Dorval pour la marge supérieure. Par **quartier complet**, j'entends qu'il faudra trouver sur place et à distance de marche tous les équipements collectifs, commerces et services requis au fil de la vie courante par la population de villes de cette taille.

Recommandation 3 : Investir à l'endroit, le public avant le privé, de façon à donner d'entrée de jeu la personnalité souhaitée au futur quartier

En Amérique, on a la flacheuse habitude de planifier puis investir à l'envers :

- On annonce un quartier familial doté d'une école primaire, mais qui ne serait construite qu'après que les logements l'aient eux-mêmes été. Constatant l'absence d'école, les promoteurs privés autant que publics construisent des micro-logements visant les personnes seules ou les couples sans enfants;
- On annonce un super transport collectif, mais qui lui aussi n'apparaîtrait qu'à la fin de la construction des logements. Constatant l'absence de transport collectif, les promoteurs érigent un quartier centré sur l'automobile.

Bien que je n'aime pas parler contre Griffintown, force m'est de reconnaître que c'est suivant cette logique que ce quartier est sorti de terre.

Planifier et investir à l'endroit, c'est faire comme la chose est la norme en Europe : tout ce qui est collectif, l'antenne de transport collectif, les parcours piétonniers, les pistes cyclables, les parcs, l'école, les rues de la forme souhaitée, tout cela est construit en premier; les investissements immobiliers résidentiels viennent ensuite, en cohérence au niveau de leur forme avec la personnalité préalablement donnée par le secteur public.

Recommandation 4 : Ottawa et Québec doivent prévoir investir au minimum 1 milliard de dollars à l'Hippodrome

L'entente de 2012 entre Québec et la Ville de Montréal voulant que l'Hippodrome soit développé au maximum de sa valeur de marché, les deux parties devant s'en partager **les profits** pour moitié chacun, semble définitivement devenue caduque. Enfin !

Les investissements au niveau des seules infrastructures souterraines requises par ce vaste terrain s'élèveront déjà à plusieurs centaines de millions. Ensuite, il faudra procéder aux divers aménagements au niveau du sol, construire les équipements collectifs, sans oublier que la colonne vertébrale du nouveau quartier devra être un mode de transport collectif attractif et performant, le tramway moderne par exemple (tel que prévu au projet dit de **Première ligne** de la Ville de Montréal en 2011). Enfin, les deux paliers supérieurs de gouvernement devront assumer une dépense récurrente d'au minimum 6 000 \$ par année (500 \$ par mois) pour chaque logement social qui sera construit sur le site et dont l'attributaire verrait son loyer plafonné à 25 % de ses revenus.

Recommandation 5 : **Accorder à l'administration Plante les 3 000 logements sociaux et abordables qu'elle souhaite voir construits à l'Hippodrome**

À l'évidence, l'administration de Valérie Plante est très attachée à son **Règlement pour une métropole mixte**. Celui-ci, souvent dénommé **20-20-20**, exige qu'à partir d'une taille minimale, tout projet résidentiel comporte 20 % de logements sociaux, 20 % d'abordables et 20 % de familiaux. En théorie, la proportion des logements visés par le règlement serait donc de 60 %. Mais puisque tout logement de trois chambres est considéré « familial », incluant ceux vendus au prix du marché, le total est plutôt de 50 %.

Du temps des administrations Tremblay et Coderre, le nombre de logements annoncé pour l'Hippodrome variait entre 7 000 et 8 000. L'administration Plante a réduit le chiffre à 6 000. En appliquant la proportion de 50 %, on arrive à ce constat que l'administration Plante souhaite construire **3 000 logements** sociaux et abordables à l'Hippodrome.

Je propose de les lui accorder, ces 3 000 logements. À la condition toutefois que la cible d'accueil de l'Hippodrome soit relevée à **10 000 logements**, et ce, **sans que le Règlement pour une métropole mixte s'applique aux 4 000 logements supplémentaires**. La proportion de 70 % de logements de marché qui en résulterait serait de nature à assurer la pleine collaboration des promoteurs privés à la mise en valeur de l'Hippodrome.

On pourrait craindre qu'une densité légèrement supérieure à 200 logements à l'hectare brut soit trop élevée pour l'Hippodrome. D'autant qu'outre les voies de circulation, il serait souhaitable qu'une partie significative du site soit constituée d'espaces verts et/ou récréatifs. Cette inquiétude pourra trouver sa solution dans une composition architecturale soignée qui n'exclurait pas d'office les bâtiments de 20 à 25 étages, du type de ces immeubles de logements sociaux qui ont suscité l'admiration de la mairesse lors de son récent séjour à Vienne.