

## Hippodrome

Chronique du 1<sup>e</sup> septembre 2022

La mairesse Plante a annoncé la semaine dernière un appel de propositions s'adressant aux promoteurs communautaires (Groupes de ressources techniques, GRT, et autres) concernant la construction d'un premier lot de 200 logements abordables sur le site de l'hippodrome. Chat échaudé craint l'eau froide :

- S'il est un projet de logements sociaux et communautaires dont la construction semblait assurée, puisque le terrain serait à coût nul pour la Ville, c'est bien celui des trois bâtiments totalisant 170 logements prévus sur le site Radio-Canada, à l'angle de la rue Alexandre-de-Sève et du boulevard René-Lévesque;
- Annoncé en grande pompe à l'été 2021, nous apprenions récemment<sup>1</sup> que ce projet était suspendu, parce que trop cher à construire dans les conditions actuelles de l'industrie (58 M\$, soit une moyenne de 341 000 \$ par logement).

D'ici un an environ, on verra bien ce qu'il en sera à l'hippodrome. Pour l'heure, quelle belle occasion de réfléchir à l'avenir de ce site.

### Rappel des évolutions récentes

Dans les années 1970, Campeau Corporation a fait la pluie et le beau temps à Ottawa, et à un moindre degré à Toronto. À Ottawa, Robert Campeau a érigé pratiquement tous les immeubles à bureau de la ville, puis, sautant la rivière des Outaouais, a construit à Hull le complexe à bureaux **Terrasses de la Chaudière**... immense et fort laid, faut-il le dire.

Je vous parle de Robert Campeau parce qu'en 1970, il a acheté ce site : trois ans plus tard, en 1973, il a proposé d'y construire un projet de bureaux et de commerces si démesuré qu'il aurait directement concurrencé le centre-ville de Montréal :

- Je me souviens des illustrations spectaculaires publiées dans les journaux de l'époque... malheureusement impossible à retrouver sur internet;
- Constat : c'est pas d'hier que l'hippodrome suscite des rêves de grandeur !

Campeau Corporation a fait faillite en 1989. Deux ans plus tard, en 1991, la Ville de Montréal s'est portée acquéreur de l'hippodrome, au prix de 50 M\$. C'est toutefois cette même année qu'a éclaté la terrible crise immobilière des années 1990 :

- Les valeurs s'étant effondrées, alors même que l'impôt foncier pèse les deux-tiers des revenus de la Ville, celle-ci s'est retrouvée en situation financière précaire :
- Dans ce contexte, en 1997, l'administration Bourque céda l'hippodrome au Gouvernement du Québec, au prix réduit de 15 M\$;

---

<sup>1</sup> Zacharie Goudreault, Le Devoir, 2 juillet 2022.

- Voulant sauver l'industrie, Québec créa en 1999 la **Société nationale du cheval de course** (SONACC), qui racheta tous les hippodromes du Québec;
- Les courses de chevaux étant toutefois de moins en moins populaires, l'hippodrome ferma ses portes en novembre 2008.

Québec ne voulait plus de l'hippodrome, quand Montréal voulait le ravoir. Suite d'intenses négociations avec l'administration Tremblay, Québec rétrocéda le site à la Ville en 2012 :

- Ce qui fut fait à coût nul, mais en vertu d'un contrat obligeant la Ville à **développer le site à sa pleine valeur potentielle de marché**, les deux parties, Québec et Montréal, devant se partager les revenus générés par la vente des terrains.

## L'obligation d'une nouvelle entente Québec-Montréal

Nous sommes aujourd'hui 10 ans plus tard. François Legault a remplacé Jean Charest à Québec, Valérie Plante Gérald Tremblay à Montréal.

Toute entente contractuelle peut être revue lorsque les parties en cause y consentent. Sauf erreur de ma part, l'entente de 2012, toujours en vigueur, permet difficilement autant l'approche générale promue par la mairesse Plante que le projet particulier annoncé la semaine dernière. En effet :

- D'abord, plutôt que de générer des revenus mirobolants que se partageraient Québec et Montréal, le développement de l'hippodrome va requérir des centaines de millions de dollars en infrastructures, ce que Montréal ne peut guère envisager sans l'aide de Québec;
- Ensuite, pour peu que la composante sociale, communautaire et abordable y soit significative, cela nécessitera plusieurs autres centaines de millions en provenance de Québec (et indirectement d'Ottawa).

Avant de multiplier les annonces, l'administration Plante pourrait-elle rendre publique la nouvelle entente Québec-Montréal, si tant est qu'elle existe, concernant le développement de l'hippodrome.

## L'enclavement du site

Passons maintenant à la réalité concrète de ce site de 55 hectares, 6 fois la superficie du site Radio-Canada. La première question à poser est celle de son enclavement :

- De fait, le seul accès au site est le prolongement de la rue Jean-Talon à l'Ouest de l'autoroute Décarie, en provenance de l'Est donc;

L'enclavement constaté, la question suivante est de **savoir s'il s'agit d'un avantage ou d'un désavantage** pour ce site :

- Aux yeux d'à peu près tout le monde, il s'agit d'un désavantage. Le premier objectif consisterait donc à désenclaver l'hippodrome en lui donnant un nouvel accès par le Nord et par l'Ouest;

- De là le sempiternel projet dit Cavendish-Cavendish, que j'ai présenté dans une précédente chronique (14 avril 2022);

Je rétorque trois choses aux promoteurs du désenclavement de l'hippodrome :

- **En banlieue, l'enclavement est toujours un avantage**, comme en témoigne le fait que les résidences les plus luxueuses sont systématiquement construites dans un croissant, un cul-de-sac, ou autre procédé garantissant la quiétude et la sécurité des lieux en limitant la circulation automobile aux seuls résidents;
- Quant au projet Cavendish-Cavendish, il est essentiellement **une tromperie, une sorte de Cheval de Troie**, pour trois raisons :
  - Côte-Saint-Luc s'y oppose, soucieux de préserver la tranquillité et la sécurité de ses propres résidents;
  - De toute façon, on ne voit pas l'avantage que procurerait Cavendish-Cavendish aux dizaines de milliers de véhicules en provenance de l'Ouest de l'île par l'A-40 et ayant le centre-ville pour destination finale;
  - Le fait est que Cavendish-Cavendish dissimule son véritable objectif, à savoir connecter Cavendish Nord à la rue Jean-Talon, via l'hippodrome, ce qui permettrait aux dizaines de milliers de véhicules évoqués plus tôt d'accéder à l'autoroute Décarie en contournant l'échangeur Décarie Nord, toujours congestionné en heures de pointe;
- Il suit que le désenclavement de l'hippodrome réduirait significativement le potentiel de qualité de vie de ses futurs habitants.

Mais si l'hippodrome devait demeurer essentiellement enclavé, n'ayant qu'une seule véritable entrée-sortie en direction Est, cela ne risque-t-il pas de créer des problèmes de mobilité à ses quelques 15 000 futurs habitants ?

Ce qui nous amène à la seconde question à poser, en l'occurrence **quel mode de transport structurera le développement du quartier** ? Car le transport et l'urbanisme sont intimement liés :

- Dis-moi quelle sorte de ville tu souhaites ériger et je te dirai quel mode de transport il te faudra privilégier;
- Réciproquement, dis-moi quel mode de transport tu entends privilégier et je te dirai quelle sorte de ville en résultera.

Sur ce sujet, jetez un coup d'œil sur la carte de n'importe laquelle banlieue et l'évidence vous sautera aux yeux : elles ont été érigées par et pour l'automobile.

J'ai déjà dit à cette antenne que l'une des qualités de Gérard Tremblay était qu'il appréciait une démonstration bien construite. À force de picosser au conseil municipal et dans les commissions de la Ville, j'ai fini par le convaincre :

- Que l'hippodrome devait rester en large part enclavé;
- Qu'un mode de transport collectif mi-lourd devait en structurer le redéveloppement.

Les deux illustrations qui suivent valident mon propos.



**2010** : Plan proposé par la Ville de Montréal pour le développement de l'hippodrome



**2011** : Projection du tramway au cœur de l'hippodrome annoncée au projet **Première Ligne** de la Ville

Gérald Tremblay était malheureusement moins fort avec la pratique qu'avec la théorie. Reste que globalement, qu'il compte 6 000 ou 8 000 logements, qu'il s'agisse de logements de marché ou de logements sociaux, communautaires et abordables, que le tout soit financé en partie ou totalement par Québec ou Montréal, en vertu d'une entente qui reste à échafauder, les termes de référence urbanistiques du développement de l'hippodrome devront ressembler à cela.

## Mot de la fin

Depuis l'élection de 2009, tous les politiciens montréalais ont affirmé faire de l'hippodrome une priorité de développement : je le sais d'autant mieux que c'est ce que j'ai fait deux fois... sans bien sûr trop y croire.

Ceci pour dire qu'il y a encore loin de la coupe aux lèvres, même s'agissant d'un premier projet de 200 logements abordables.