



6 février 2020

Collaborer pour transformer le secteur Namur–De la Savane

Mémoire de Carbonleo dans le cadre
des consultations de l'Office de consultation
publique de Montréal sur le quartier
Namur-Hippodrome

ROYALMOUNT

CARBONLEO
Bâtisseurs d'expérience

Table des matières

3	Introduction
3	Consulter les Montréalais et les intervenants : un exercice fort constructif
4	Ce que nous avons entendu
5	Rapport du groupe de travail Namur–De la Savane : Assurer une meilleure mobilité pour tout le secteur
6	Carbonleo, un joueur proactif
7	Les TOD et les POD, planifier pour l’avenir
8	Des actions concertées pour le secteur Namur–De la Savane
8	Royalmount: une vision d’avenir
9	Un chantier écoresponsable
9	Un projet éco-innovant
10	Contrer l’étalement urbain
10	Conclusion: Ensemble pour bâtir les quartiers de demain
11	Bibliographie



Introduction

Carbonleo accueille très favorablement l’opportunité de participer à cette consultation publique. Nous sommes d’avis que tous les projets qui contribueront à revitaliser ce secteur, longtemps délaissé, doivent être élaborés dans une optique de complémentarité et ainsi viser des objectifs communs. Chaque élément qui composera la mosaïque du grand secteur Namur–De la Savane est important et doit contribuer à l’essor de ce dernier. C’est en unissant nos efforts que nous pourrions contrer l’étalement urbain et faire de Montréal un milieu de vie encore plus attractif et dynamique où les familles voudront s’établir.

La mobilité doit être au cœur de nos priorités en matière de développement. Il faut que chaque développeur contribue à désenclaver le secteur en s’assurant que son projet puisse se connecter à son voisin et offrir aux résidents des options de transport qui leur permettent de circuler librement. Nous devons inciter les usagers à revoir leur façon de se déplacer en favorisant les transports actifs, collectifs et durables. Le groupe de travail Namur–De la Savane, mandaté par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, a émis un rapport en mai 2019 qui jette les bases vers l’atteinte de ces objectifs que nos projets contribueront à atteindre.

Au cours de la dernière année, Royalmount n’a cessé d’évoluer en réponse à ce que nous avons entendu des Montréalais, de différents intervenants et experts consultés, de même que des instances gouvernementales. Depuis mai dernier, nous avons mené une vaste démarche de participation publique dont les résultats s’avèrent fort constructifs et enrichissants, tant pour le projet Royalmount que pour tout nouveau développement dans ce secteur.

Nous souhaitons donc profiter de cette tribune pour partager les constats pouvant nourrir le processus

de planification du quartier Namur-Hippodrome. Nous reviendrons ensuite sur le rapport Namur–De la Savane, car il est de notre avis que nous devons tous faire partie des efforts visant à implanter ses recommandations et les objectifs qu’il vise. Finalement, nous désirons partager notre vision en matière de développement durable de façon à ce que toutes les initiatives du secteur puissent se compléter, voire s’alimenter.

Ensemble, nous avons une opportunité incomparable : celle de développer un secteur névralgique et sous-utilisé du centre de l’île et de le faire en innovant afin que ce développement urbain devienne une référence en la matière.



Consulter les Montréalais et les intervenants : un exercice fort constructif

Afin de bonifier les différentes composantes de notre projet, nous avons pris l’initiative de lancer une démarche de participation publique et nous sommes d’avis que certains des commentaires recueillis pourraient profiter à tous et contribuer au succès du quartier Namur-Hippodrome.

Dans le but de recueillir une rétroaction qui pourrait se traduire en réelles actions, nous avons mis sur pied une plateforme de partage d’idées où tous les intervenants se sentiraient libres de partager leurs points de vue. Pour ce faire, nous avons choisi de travailler avec des tierces parties indépendantes spécialisées dans l’organisation de tels forums. Nous avons collaboré avec la firme Percolab pour l’organisation de trois activités de consultation génératives auprès d’une centaine de citoyens et nous avons mandaté le Bureau de recherche, d’animation et de consultation (BRAC)

pour l'organisation d'une table ronde et de quatre chantiers de réflexion rassemblant plus d'une trentaine d'intervenants. Nous avons également eu l'occasion de consulter et d'échanger avec des centaines de citoyens sur les réseaux sociaux à propos du développement de Royalmount.

Ce que nous avons entendu

1. VERDISSEMENT

D'abord, les participants ont salué notre volonté de transformer un îlot de chaleur en y intégrant de nombreux espaces verts et un parc linéaire. Le principe de cité-jardin verticale que propose Royalmount a également séduit les participants. En ce sens, nous saluons la volonté de la Ville de Montréal de faire du verdissement du site Namur-Hippodrome une priorité, et ce, tant pour la qualité de vie des résidents du secteur que pour les économies générées par l'utilisation et l'intégration de végétaux pour diverses fonctions sur le site, toutes saisons confondues.

2. DENSIFICATION

Les participants ont reconnu que le problème de l'étalement urbain devait être solutionné et ils conviennent que le projet Royalmount peut très certainement y contribuer. La quasi-totalité des commentaires recueillis soutiennent la nécessité d'inclure une composante résidentielle au projet. Nous estimons qu'avec ses 6 000 logements, le quartier Namur-Hippodrome fera également partie de la solution. Quant à Royalmount, il est à préciser que l'ajout d'une fonction résidentielle implique un changement de zonage et que le dossier est actuellement à l'étude par les élus de Ville de Mont-Royal.

3. PÔLE CIVIQUE

Selon les participants rencontrés, les futurs développements immobiliers dans le secteur Namur-De la Savane doivent être de véritables quartiers qui s'adaptent aux quatre saisons et qui offrent une vie locale dynamisée par des espaces publics accueillants. Le besoin de garder les familles sur l'île de Montréal a maintes fois été abordé, notamment par le souhait de voir Royalmount prévoir les espaces nécessaires pour offrir des services publics tels que des écoles, une bibliothèque et des installations sportives. Nous sommes d'avis que le quartier Namur-Hippodrome doit également prévoir ce type d'installations dont les citoyens de tout le secteur pourront, ultimement, bénéficier.

4. MOBILITÉ

De nombreux participants ont reçu positivement l'initiative de Carbonleo de construire une passerelle reliant le projet Royalmount à la station de métro De la Savane, permettant ainsi de contribuer au désenclavement du secteur. De plus, l'ajout de bornes de recharge pour les véhicules électriques et le prolongement du réseau de pistes cyclables sont des éléments du projet qui ont été perçus positivement. Les citoyens ont rappelé la nécessité de baser les développements immobiliers sur les principes TOD (*Transit-Oriented Development*) et POD (*Pedestrian-Oriented Development*) et non de les bâtir en fonction de l'automobile.

Les participants ont également proposé que des modes de transports collectifs soient prévus pour relier différents pôles stratégiques du quartier Namur-De la Savane. Nombreux sont ceux qui ont rappelé qu'il était essentiel de bien connecter les infrastructures de transport en commun à celles des quartiers avoisinants, en plus de réfléchir à des solutions pour favoriser le transport actif, hiver comme été. Ainsi, une offre bonifiée de

modes de transports alternatifs devrait être au cœur du développement de l'ensemble des projets qui contribueront à la requalification urbaine du secteur. Carbonleo s'engage donc à collaborer pour assurer la connexion de Royalmount avec son environnement immédiat, notamment en facilitant l'implantation d'une boucle de transport reliant l'ensemble du secteur Namur–De la Savane.

5. DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les participants nous ont fait part de leurs préoccupations liées aux enjeux environnementaux et ont été nombreux à mentionner que les projets immobiliers dans le secteur Namur–De la Savane devraient constituer de véritables quartiers éco-innovants à faible empreinte carbone.

Ils ont également exprimé leurs attentes face à la mise en place de mesures concrètes pour protéger l'environnement, telles que l'intégration de toits verts et une gestion écoresponsable des matières résiduelles et des eaux de pluie.

Sachant que le quartier Namur-Hippodrome et Royalmount seront tous deux développés selon cette vision environnementale, nous souhaitons que nos innovations écologiques respectives puissent faire de ce pôle de l'île une référence en la matière.

6. OFFRE COMMERCIALE ET CULTURELLE

Sur le plan commercial et culturel, les participants ont formulé que l'offre devait être complémentaire à ce que l'on retrouve ailleurs sur l'île, tout en incluant un large éventail de commerces de proximité. Ils ont également mentionné le souhait de voir des offres de restauration et d'alimentation saines, rapides et abordables, ce qui fait actuellement défaut pour les travailleurs du secteur. L'offre commerciale du quartier Namur-Hippodrome devrait donc tenir compte de ces préoccupations qui nous ont été partagées dans le cadre de notre démarche de participation publique.

Rapport du groupe de travail Namur–De la Savane: Assurer une meilleure mobilité pour tout le secteur

La congestion et les défis de mobilité du secteur sont sur toutes les lèvres depuis déjà longtemps et c'est une source d'inquiétude pour les Montréalais et les navetteurs qui y circulent tous les jours. En tant que développeur d'un projet qui s'établit au carrefour des autoroutes 15 et 40, il va sans dire que nous y accordons une grande importance et que nous désirons ardemment faire partie de la solution. En effet, nous croyons qu'avec tous les projets de développements qui sont en cours ou en processus de planification, il y a une opportunité à saisir. Et nous devons tous être partenaires dans la recherche de solutions viables et orientées vers les transports de demain.

« La concrétisation du projet Royalmount oblige à agir. Il représente une excellente occasion, stimulante, de réfléchir et de proposer des conditions préalables à la requalification urbaine du secteur stratégique Namur–De la Savane. »

- Florence Junca-Adenot, présidente
du groupe de travail Namur–De la Savane

Le rapport présenté par le groupe de travail Namur–De la Savane est un excellent point de départ pour alimenter cette réflexion et orienter nos actions futures. Vous avez d’ailleurs souligné, dans votre document d’information, « le pas important franchi récemment grâce au rapport et les 13 recommandations du groupe de travail mis sur pied par le MTQ et la Ville à l’hiver 2019. Les actions et les gestes qui s’en suivront dans la mise en place de solutions viables en matière de déplacements, permet d’entrevoir une mobilité améliorée dans le secteur, particulièrement collective » (Ville de Montréal, 2019, p. 29).

Ce groupe de travail visait à proposer des solutions permettant d’améliorer les conditions de la circulation dans le grand secteur Namur–De la Savane et sur les artères principales limitrophes – les autoroutes 15 et 40 – tout en proposant une vision d’ensemble pour le développement du secteur (Junca, 2019, p. 10). Le groupe a d’ailleurs souligné qu’il s’agit d’un secteur hautement stratégique pour la ville de Montréal puisqu’il fait partie de l’un des six secteurs dont le développement est jugé prioritaire (Junca, 2019, p. 13).

Le rapport du groupe de travail Namur–De la Savane le reconnaît d’entrée de jeu : les parties prenantes qui souhaitent développer le secteur doivent contribuer à son désenclavement. D’ailleurs, les nombreux autres développements immobiliers dans le secteur, notamment le TOD Hodge, le Smart Urban, le Triangle, le Westbury ou le Carré Décarie, constituent autant d’opportunités permettant non seulement de requalifier la trame urbaine du secteur, mais également de solutionner le problème de la congestion routière qui perdure depuis trop longtemps (Junca, 2019).

Le groupe de travail met en relief les principaux maux du secteur que nous devons tous contribuer à régler. Entre autres, il précise que la réorganisation

des services multimodaux aux stations de métro Namur et De la Savane, l’ajout de voies réservées pour les autobus et l’expansion du réseau cyclable pour assurer une meilleure fluidité vers le centre-ville sont des mesures qui vont contribuer au désenclavement du secteur. Il précise également qu’une passerelle au-dessus de l’autoroute Décarie doit être construite pour rendre plus accessible la station de métro De la Savane (Junca, 2019, p. 7-8).

Ainsi, une approche d’aménagement planifiée et concertée permettra de réduire substantiellement les problèmes liés à la congestion automobile, car les facteurs qui sont les causes mêmes de ces maux urbains seront neutralisés dès la conception du plan d’aménagement du territoire (Junca, 2019, p. 24). Les déplacements provenant du secteur Namur–De la Savane et ayant pour destination des secteurs comme le centre-ville seront réduits significativement, car les travailleurs qui résideront dans le secteur pourront satisfaire leurs besoins sans avoir à emprunter l’automobile. Ils pourront emprunter exclusivement les transports collectifs et actifs du secteur ou se déplacer à pied.

Carbonleo, un joueur proactif

Carbonleo salue les recommandations du rapport du groupe de travail Namur–De la Savane. À titre de développeur du projet Royalmount, Carbonleo souhaite répondre aux défis actuels, planifier les solutions de demain et s’inscrire dans l’aménagement plus global du secteur.

Ainsi, nous désirons collaborer avec les différents intervenants concernés par le développement du secteur, soit la Société de transport de Montréal, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Montréal et la Ville de Mont-Royal pour parvenir à des solutions structurantes aux défis auxquels nous sommes tous confrontés.

Carbonleo met d'ailleurs déjà en oeuvre certaines initiatives mentionnées dans le rapport. Tout d'abord, nous bâtissons une passerelle couverte piétonne et cyclable qui enjambrera l'autoroute Décarie et qui permettra d'établir un lien direct entre le secteur où le projet Royalmount verra le jour et la station de métro De la Savane. Il s'agit d'un investissement de près de 25 millions de dollars.

Nous contribuons également au financement des mesures suivantes mentionnées dans le rapport : l'élargissement de la structure reliant les deux côtés de la voie ferrée; l'élargissement du chemin de la Côte-de-Liesse; l'optimisation des feux de circulation du secteur; l'interdiction de virages à gauche et l'ajout d'une nouvelle bretelle pour l'accès à l'autoroute 520 ouest et l'autoroute 40 est. Ces mesures permettront d'améliorer la fonctionnalité du réseau supérieur et bien plus encore.

Nous entendons également bonifier et connecter le réseau cyclable déjà existant dans le secteur afin de faciliter les déplacements actifs. Cela contribuera non seulement à offrir une alternative additionnelle à la voiture, mais contribuera également à bâtir un milieu de vie sain pour les résidents.

Toutes ces initiatives, combinées aux autres recommandations du rapport – telles que les prolongements du boulevard Cavendish et de la ligne orange ouest jusqu'à Laval ainsi que la connexion de cette dernière au Réseau express métropolitain (REM) – seront transformatrices pour le secteur et contribueront grandement à son succès.

Les TOD et les POD, planifier pour l'avenir

Le rapport du groupe de travail Namur-De la Savane propose également que tout nouveau développement s'inspire des grands principes d'aménagement urbain des TOD (OCPM, 2015, p.7 et 9). Ces derniers visent à créer des milieux de vie qui constituent non seulement des environnements où les citoyens peuvent résider, mais également où ils peuvent travailler, se restaurer, se divertir et faire leurs emplettes.

« Pour désenclaver le secteur, le prolongement du boulevard Cavendish, qui sera prioritairement réservé au transport collectif, une passerelle sur Décarie vers la station De la Savane et des passages en transport collectif et actif, au nord et au sud à travers les voies ferrées, sont recommandés. »

- Florence Junca-Adenot, présidente du groupe de travail Namur-De la Savane

Une proximité accrue des services, des lieux de résidence et des lieux de travail ne fait que concourir à délaisser la voiture et à inciter les usagers à miser sur des modes de transports collectifs et actifs tout en permettant de répondre aux enjeux de mobilité du secteur. Le groupe de travail Namur-De la Savane

partage d'ailleurs notre avis sur la question lorsqu'il recommande que l'aménagement du secteur privilégie « la proximité des lieux de résidence et de travail » (Junca, 2019, p. 24) en « limitant ainsi les déplacements en auto à l'extérieur du secteur et facilitant l'usage du transport collectif et actif » (Junca, 2019, p. 24). Il va même plus loin en soulignant que des mesures doivent être prises de sorte que « tous les projets intègrent ces objectifs » (Junca, 2019, p. 24).

Si les modifications aux outils d'urbanismes sont autorisées pour permettre à Royalmount d'ajouter une fonction résidentielle, le projet sera en parfaite adéquation avec les principes de développement des TOD.

Au-delà de cela, Royalmount répondra également aux principes des POD avec son environnement entièrement piétonnier. Nous avons en effet choisi d'offrir uniquement des stationnements souterrains

pour créer un site exempt de voitures, ce qui nous permet d'agrandir la superficie disponible pour des espaces verts, des pistes cyclables et des sentiers piétonniers. Nous sommes heureux de constater que le quartier Namur-Hippodrome entend également suivre cette direction, et nous espérons que tout autre projet du secteur s'en inspirera également.

Des actions concertées pour le secteur Namur–De la Savane

Le développement efficace du secteur Namur–De la Savane commande que toutes les parties prenantes mettent en place des solutions communes, tel que recommandé par le groupe de travail Namur–De la Savane. Chaque développeur doit prendre en considération l'entièreté des enjeux du secteur et ainsi s'inscrire dans une approche holistique pour développer judicieusement ce secteur stratégique pour Montréal. Carbonleo s'engage à être un partenaire actif et offre son expertise et son expérience afin que le développement du quartier Namur-Hippodrome soit bénéfique pour l'ensemble du secteur.

« Les principes des écoquartiers denses prônant l'intensification des activités urbaines à échelle humaine et durable, selon l'approche TOD, et encourageant le transport collectif et actif pourraient servir de base aux règles communes et cohérentes des futurs projets. »

- Florence Junca - Adenot, présidente
du groupe de travail Namur–De la Savane

Royalmount: une vision d'avenir

Nous voulons faire de Royalmount un projet écoresponsable, et ce, dans tous ses aspects, de la conception à la construction, allant jusqu'à son opération. Carbonleo s'engage d'ailleurs à obtenir une double certification LEED de niveau Or, pour l'aménagement du quartier, et pour le volet commercial.

Un chantier écoresponsable

La vision écoresponsable de Royalmount se déploie déjà au quotidien, alors que les travaux de construction ont débuté. Depuis des mois, nous mettons tout en œuvre pour réduire l'impact environnemental de notre projet. Par exemple, les sols excavés sont disposés selon le système de traçabilité Traces Québec. Nous sommes fiers d'être le premier promoteur privé au Québec à utiliser le système de traçabilité de façon volontaire. Nous procédons également à une mise en pile de certains sols excavés pour éventuellement les réutiliser lors des phases subséquentes du projet, alors qu'ils pourront servir de matériaux de remblai.

Lors de la déconstruction des bâtiments sur le site, 88 % des matériaux ont été récupérés et recyclés, incluant le béton, le bois, le verre, l'acier, le cuivre et l'aluminium. C'est bien au-delà de la référence LEED qui propose des seuils de performance de 50 % et 75 % pour le recyclage des déchets de construction. De plus, nos matériaux de construction sont soigneusement sélectionnés afin de réduire au maximum notre empreinte carbone.

Afin de minimiser le trafic de camions lourds aux abords du chantier et sur les artères environnantes, nous avons aménagé les installations nécessaires à la fabrication du béton directement sur le chantier. Nous avons également entamé une réflexion sur l'utilisation de matériaux de construction locaux et recyclés, ce qui nous permettra de réduire encore davantage nos émissions de GES.

Les activités de construction ont également été adaptées de façon à limiter la circulation additionnelle dans le secteur en heures de pointe grâce au prolongement des heures de chantier. Nous avons également pris soin de réduire la quantité de poussière émanant des camions grâce à un système de rinçage des véhicules à la sortie du chantier.

Un projet éco-innovant

Nous mettons tout en œuvre pour contribuer à diminuer les émissions de GES. En effet, si les modifications aux outils d'urbanismes sont autorisées pour permettre à Royalmount d'ajouter une fonction résidentielle, nous estimons que notre projet créera une réduction de 10 000 tonnes de CO₂ par année. En effet, si les gens vivent dans un quartier où ils travaillent et se divertissent, leurs déplacements s'en trouvent grandement diminués et ils libèrent ainsi le réseau de transport.

Royalmount sera également le premier complexe multi-usages du genre au Canada à être carboneutre durant ses opérations, entre autres grâce à sa boucle énergétique fonctionnant à l'hydroélectricité. Ce système d'optimisation permettra de redistribuer plus efficacement l'énergie sur le site et a le potentiel d'être connecté aux autres projets voisins, dont le quartier Namur-Hippodrome, ce qui le rendrait encore plus efficace.

Nous prévoyons également mettre en place un système de gestion des eaux pluviales, de l'eau potable et de valorisation des matières résiduelles générées sur le site grâce auquel nous prévoyons une consommation d'eau de 40 % inférieure au seuil requis pour obtenir la certification LEED. À cela s'ajoute l'intégration généreuse de la lumière naturelle, de toits verts et d'un parc linéaire, toutes des initiatives qui contribueront à atteindre les objectifs et la vision de développement durable que nous nous sommes fixés.

De plus, le nombre d'espaces de stationnement réservés aux voitures électriques sera 6 fois supérieur à ce qui est demandé pour obtenir la certification LEED visée et une navette électrique assurera le transport vers l'aéroport ainsi que vers la future station du REM. Le stationnement, entièrement souterrain, nous permettra de maximiser les espaces verts, diminuant l'effet d'îlot de chaleur et créant plus de possibilité de captation des GES.

Contre l'étalement urbain

Ensemble, nous devons collectivement trouver des solutions à l'étalement urbain. Il est la cause d'une grande part des émissions de GES et crée des défis de congestion toujours grandissants. En effet, la densification de nos villes « permet un développement plus durable en favorisant notamment l'optimisation des infrastructures existantes, la mise en place de réseaux de transport collectif, la mobilité active [et] la préservation des milieux naturels et agricoles » (Observatoire Grand Montréal, 2020, p. 3).

Si l'on veut freiner l'étalement urbain, nous devons offrir des milieux de vie attrayants qui donnent envie aux gens de vivre, travailler et se divertir en ville, et ce, autrement qu'en voiture. Notre projet contribuera également à enrayer les fuites commerciales vers la banlieue, qui est la cause d'un grand nombre de déplacements en voitures chaque jour. En offrant une option de magasinage encore plus attrayante, accessible par transport collectif et actif, nous contribuerons d'une manière additionnelle à diminuer les émissions de GES.

En proposant une offre de services et de commerces unique, des services de proximité tels des écoles et des espaces communautaires, des lieux de divertissement conviviaux ainsi que des espaces verts où il fait bon flâner et se ressourcer, Royalmount entend faire partie de la solution. Nous espérons donc contribuer à changer les habitudes des gens et à les retenir sur l'île pour tous les aspects de leur quotidien. Royalmount est situé au cœur de l'île, dans un secteur mal-aimé qui n'est depuis des décennies qu'un immense îlot de chaleur. Il est temps de lui redonner vie et de permettre aux gens de se le réapproprier.

Conclusion : Ensemble pour bâtir les quartiers de demain

Nous sommes reconnaissants à l'OCPM pour cette opportunité de contribuer au développement du futur quartier Namur-Hippodrome et de l'ensemble du secteur. Cette consultation est une occasion pour tous les développeurs du secteur Namur-De la Savane de travailler de concert pour que les quartiers qui voient le jour au cours des prochaines années se développent en complémentarité et selon une vision commune : celle de bâtir des communautés à échelle humaine, des milieux de vie dynamiques, complets et respectueux des plus hauts standards de développement responsable et durable.

Namur-Hippodrome et Royalmount partagent les mêmes défis en matière de mobilité. C'est pourquoi nous devons mettre nos efforts et nos connaissances en commun pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui et de demain. C'est également en travaillant ensemble que nous contribuerons à freiner l'étalement urbain, c'est-à-dire en nous assurant que nos projets soient complémentaires et qu'ils incitent les ménages à rester sur l'île.

Nous espérons que les constats partagés dans ce mémoire seront utiles à la planification du quartier Namur-Hippodrome. Nous entendons collaborer activement au développement du secteur et demeurerons disponibles pour partager, au cours des prochaines années, ce que nous aurons appris et qui nous permettra, collectivement, d'innover et de repousser les limites en matière de développement urbain.

Bibliographie

Junca A, F. (2019, 28 mai).

Rapport du groupe de travail Namur-De la Savane.

Ville de Montréal et ministère des Transports.

https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/etudes-rapports/etudes-recherches-transport/Documents/etude_namur.pdf

Observatoire Grand Montréal. (2020, janvier).

Le phénomène de l'urbanisation périmétropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal.

Communauté métropolitaine de Montréal.

http://observatoire.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/2020_01_Note_observatoire.pdf

Service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal. (2015, 15 décembre).

T.O.D Namur État d'avancement de la démarche.

Service de la mise en valeur du territoire Montréal.

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/3-3-1_20151215_montrealnamur_avancement.pdf

Ville de Montréal. (2019, octobre).

Quartier Namur-Hippodrome document d'informations.

Office de consultation publique de Montréal.

https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/3-1_document_dinformation_quartier_namur-hippodrome_final_1.pdf

CARBON**LEO**
Bâtisseurs d'expérience