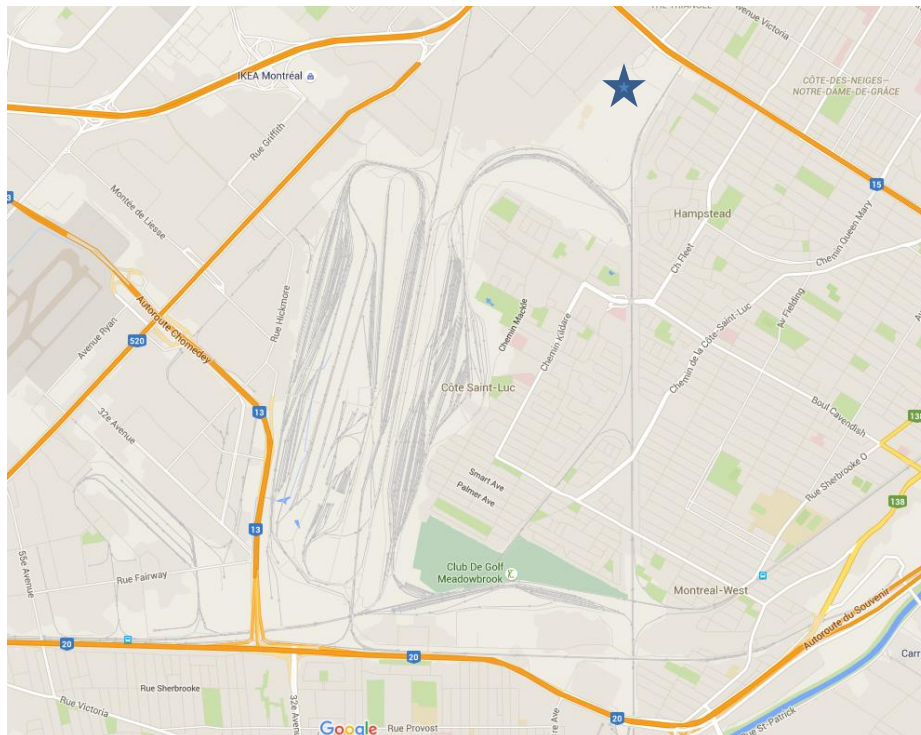


Office de consultation publique de Montréal

Quartier Namur-Hippodrome

Opinion écrite
pour présentation le 17 février 2020



Robert Libman, Architecte MOAQ

- Ancien député de D'Arcy McGee à l'Assemblée nationale
- Ancien maire de la ville de Côte Saint-Luc et maire de l'arrondissement de Côte Saint-Luc/Hampstead/Montréal-Ouest, conseiller municipal de Montréal et membre du Comité exécutif de la ville responsable de l'urbanisme et développement du territoire. Il a travaillé activement au Plan d'Urbanisme de la Ville de Montréal adopté par le conseil municipal en 2004.

*** Note : Actuellement, il travaille comme architecte chez Développements Olymbec inc. qui possède de nombreuses propriétés près du secteur Namur-Hippodrome ainsi qu'à Valleyfield.**

I POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE, ET UN DÉVELOPPEMENT RÉALISTE

L'objectif déclaré de la Ville pour le secteur Namur-Hippodrome, et toile de fond de ces consultations encadrées par l'OCPM, est la création d'un « Quartier unique et innovant » en matière de développement durable, la transformation du secteur en un milieu de vie carboneutre axé sur le transport actif et collectif « en réduisant la place de l'automobile ». La mairesse Valérie Plante a même évoqué la possibilité d'un secteur sans aucune voiture. En effet, la possibilité d'établir un « laboratoire vert » pour un grand projet de développement urbain est extrêmement intéressante et opportune et pourrait inaugurer un nouveau paradigme dans la façon de concevoir nos villes. L'intensification et la diversification des activités urbaines à proximité des points d'accès au transport collectif, la consolidation du développement urbain dans les centres urbains établis, la construction et la densification des secteurs sur elles-mêmes, voilà les moyens de lutter contre l'étalement urbain aujourd'hui. Les technologies que nous encouragerons ou rendrons obligatoires pour l'efficacité énergétique des bâtiments, le chauffage et la climatisation de nos logements, la récupération et l'utilisation de l'eau de pluie, la géothermie, l'énergie solaire photovoltaïque, la composition de l'asphalte et des toits, le pourcentage d'arbres plantés, l'indice de la canopée sur les aires de stationnement, le recyclage, le compostage, l'éclairage, les voitures électriques sont des enjeux importants qui doivent faire partie du processus d'approbation de n'importe quel projet de construction. Notre façon de procéder déterminera si les générations futures seront en mesure de profiter d'environnements « habitables » et si les municipalités pourront continuer à se permettre de fournir des services en consolidant l'infrastructure existante plutôt que de les agrandir.

La mise en œuvre doit toutefois être bien réfléchie et réaliste.

L'objectif principal de l'actuel Plan d'urbanisme de Montréal, adopté en 2004, est justement la densification et la diversification des activités urbaines autour des noyaux de transport collectif. L'initiative proposée pour étudier le secteur Namur-Hippodrome reflète donc l'évolution logique des objectifs du Plan. Toutefois, la Ville doit faire preuve d'une grande prudence et éviter de sauter trop rapidement à l'objectif final, ce qui pourrait conduire à l'échec si elle ne planifie pas en collaboration avec les intervenants qui seront chargés de la construction et de la mise en œuvre de la vision. En outre, les mesures qui seraient mises en place pour réduire la dépendance à l'automobile sans que l'on s'assure d'améliorer le transport en commun et le réseau routier en parallèle, par exemple, mèneraient le projet actuel et tout autre projet similaire vers un lamentable échec.

De plus, si l'approche de la Ville consiste à élaborer un plan de développement d'ensemble pour le site et à vendre ensuite les parcelles de terrain aux promoteurs, aux constructeurs et aux investisseurs qui auront à concrétiser sa vision, elle doit absolument s'assurer de la viabilité économique du projet, condition indispensable pour une formule qui fonctionne. La Ville se doit de faire preuve de prudence dans l'établissement des lignes directrices environnementales avec des objectifs atteignables, de réalisme sur le plan économique pour qu'il y ait une volonté de partenariat dans le milieu du développement. S'attendre à ce que les promoteurs dépensent des millions pour des projets résidentiels sans aucune stationnement pour les résidents, par exemple, ou fournir des logements sociaux sans offrir

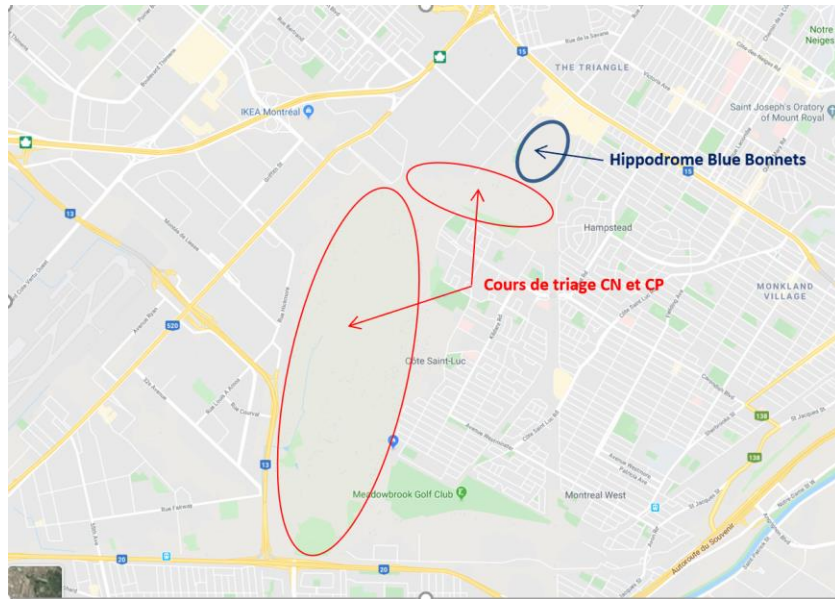
d'incitatifs additionnels ne fonctionnera pas dans la vraie vie, aussi souhaitable que cela puisse être comme objectif final. Il faut trouver le juste équilibre entre les rêves et la réalité et se donner des objectifs réalistes.

La Ville et cet arrondissement doivent également reconnaître qu'il n'est pas réaliste de supposer que des améliorations au transport en commun et une approche plus durable de la planification réussiront à convaincre tout le monde d'oublier la voiture et d'adopter les transports collectifs. Nous devons accepter que l'automobile soit une réalité qui continuera de jouer un rôle pour beaucoup de personnes, en particulier les familles qui doivent amener leurs enfants à l'école ou à la garderie, se rendre à différents endroits pour le travail, pour des réunions à l'extérieur du bureau pendant la journée, etc. Le week-end, beaucoup de gens comptent sur leur voiture pour aller à la campagne, faire du ski, faire des emplettes dans les banlieues où le transport en commun n'est pas pratique. Il est nécessaire de travailler à rendre le réseau de transport en commun plus attrayant pour ceux qui seraient disposés et capables de faire la transition vers le transport en commun pendant la semaine, mais même un système parfait n'éliminera pas entièrement le besoin de l'automobile. Si l'on veut encourager les personnes, particulièrement des jeunes familles à habiter ces nouveaux secteurs, il faut éviter de compromettre le fruit de nos efforts en essayant d'éliminer totalement l'automobile.

Les investissements du gouvernement pour bonifier l'offre, l'accès et l'expérience de notre système de transport en commun et aussi, améliorer les réseaux routiers inadéquats afin de réduire la congestion tortueuse des infrastructures existantes dans le secteur sont tout aussi indispensables.

II Voir plus grand

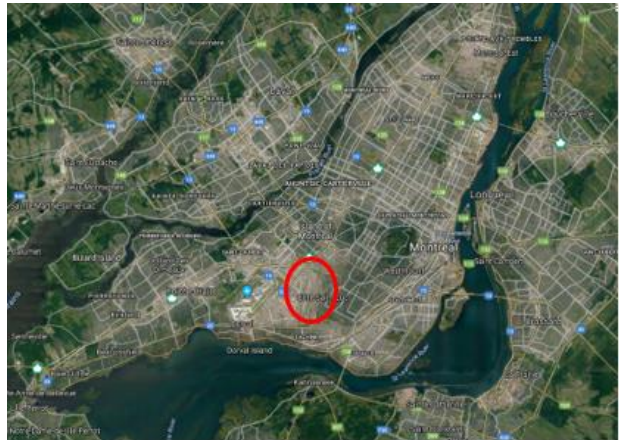
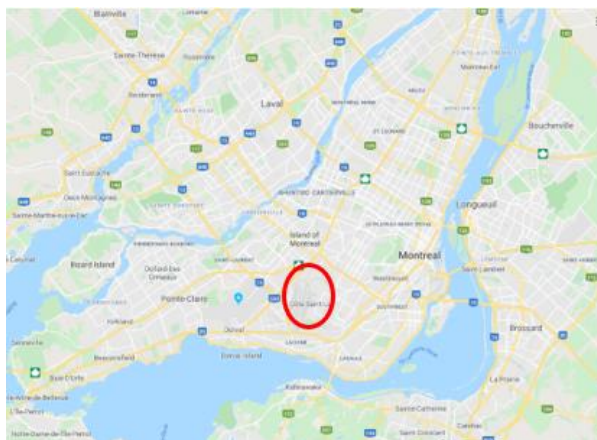
L'affirmation dans la documentation de présentation indiquant que « le site de l'ancien hippodrome est le dernier terrain vacant d'une telle ampleur parmi les secteurs centraux de Montréal » est une simplification, et c'est inexact. En fait, la zone de l'Hippodrome n'est qu'une toute petite pièce du puzzle au centre de Montréal. Au cœur de l'île de Montréal se trouvent d'immenses sites sous-utilisés, contigus au secteur de l'Hippodrome : les gares de triage du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN) qui occupent près de 60 millions de pieds carrés de terrain. La présence de ces sites cause une rupture dans le tissu urbain de la ville et crée une trame de rues incohérentes qui rendent la circulation dans cette partie de la ville insupportable et très dysfonctionnelle pour les automobilistes comme pour les usagers quotidiens du transport en commun. Les artères majeures nord-sud et est-ouest contournent forcément les gares de triage, ce qui crée les impasses à Ferrier, Royalmount et Clanranald, le manque d'accès à Paré et Jean-Talon, et la coupure du boulevard Cavendish. En plus de toutes ces rues sans issue et de ces intersections mal configurées, les bretelles Jean-Talon et leur intersection avec Décarie sont extrêmement dangereuses. En fait, ces terrains représentent un site 14 fois plus grand que celui de l'Hippodrome! En 2020, ce trou noir à l'épicentre géographique de l'île est un non-sens.



Le matin, pour se rendre à Décarie à partir de Côte Saint-Luc, de Hampstead, de NDG, de Montréal-Ouest et de Snowdon, la circulation est extrêmement encombrée et difficile, ce qui a aussi de fâcheux effets secondaires : les voitures et les autobus, forcés de contourner les bouchons, se frayent un chemin dans les petites rues résidentielles et se retrouvent piégés dans les embouteillages, les moteurs tournent au ralenti et notre empreinte carbone s'alourdit.

Compte tenu de l'imminence du projet Royalmount (15/40) et de tous les autres développements le long du corridor Décarie, la Ville doit réagir très rapidement pour élaborer un plan directeur durable et reconfigurer le réseau routier pour l'ensemble de la région, en particulier le long du côté ouest de Décarie, de Métropolitain à Vézina, où nous serons plongés dans un chaos comme on n'en a jamais vu.

Sur une image satellite, on ne peut que constater à quel point ce secteur est le pivot, l'épicentre géographique de l'île de Montréal au confluent des grandes autoroutes, à 10 minutes de l'aéroport, de l'Ouest de l'île, de l'Est de Montréal et de Laval.



Le CP et le CN sont des moteurs économiques essentiels pour l'économie de notre ville depuis des générations, mais afin de créer un noyau urbain plus complet et logique pour notre ville, il est temps de travailler en collaboration avec le CN et le CP en vue de la relocalisation de leurs gares ferroviaires respectives hors de l'île, comme cela s'est fait dans de nombreux autres centres urbains au Canada en raison des pressions sur le développement. Il y a soixante-quinze ans, il était logique d'être situé là où ils sont maintenant, avant que le développement urbain n'atteigne la région. Mais il est maintenant temps de requalifier ce vide de développement urbain de 60 millions de pieds carrés au cœur de Montréal, alors que la ville est aux prises avec l'étalement urbain et l'importance de trouver des solutions de transport plus structurées et plus durables. Le CP et le CN possèdent de vastes terrains hors de l'île à Les Cèdres et à Valleyfield, où les opérations ferroviaires pourraient être relocalisées.

Libérer ces zones est une excellente occasion pour développer le centre de notre île grâce à cet espace immense en privilégiant des technologies vertes modernes de développement durable. Il est temps de réparer les irrégularités de la grille des rues dans la région, afin de pouvoir améliorer les corridors de transport en commun et offrir des services de bus rapides et des pistes cyclables plus directes et cohérentes qui pourront enfin relier les différents secteurs de notre ville. Les impasses actuelles et les coupures (en particulier à Cavendish, Paré, Ferrier, Royalmount, Jean Talon, et Clanranald) entraînent d'énormes embouteillages dans la zone entourant l'échangeur Décarie, forçant des milliers d'automobilistes et des autobus dans les mêmes goulots d'étranglement qui encombrant la circulation au cœur de la ville et intensifient énormément les émissions de carbone **tous les jours**.

Imaginez l'occasion qui s'offre à nous de refaire le cœur de notre ville, un secteur beaucoup plus vaste que le secteur Namur-Hippodrome, et de transformer Montréal en s'inspirant d'une vision de développement novatrice et tournée vers l'avenir.

Le raccordement des artères bloquées pour en faire des boulevards urbains privilégiant les voies réservées aux autobus, les tramways, le transport en commun rapide, et les pistes cyclables, et ce, dès le moment de la conception aidera grandement à diminuer la congestion grâce à des trajets plus directs. Cela rendra les déplacements moins frustrants et moins dommageables pour l'environnement. Les gares ferroviaires d'Outremont ont été transformées en un beau campus durable pour l'Université de Montréal. Nous avons l'occasion de transformer Montréal en mettant en valeur et en ouvrant enfin ce secteur stratégique.

Il est impensable que tout ce potentiel de développement économique reste inexploité pour la région, pour la consolidation résidentielle de toutes les typologies de logements, au cœur même de la ville. Nous devons faire les choses correctement avec une stratégie logique et réaliste, guidée par une vision du développement durable, mais sur un secteur de la ville beaucoup plus vaste et importante.

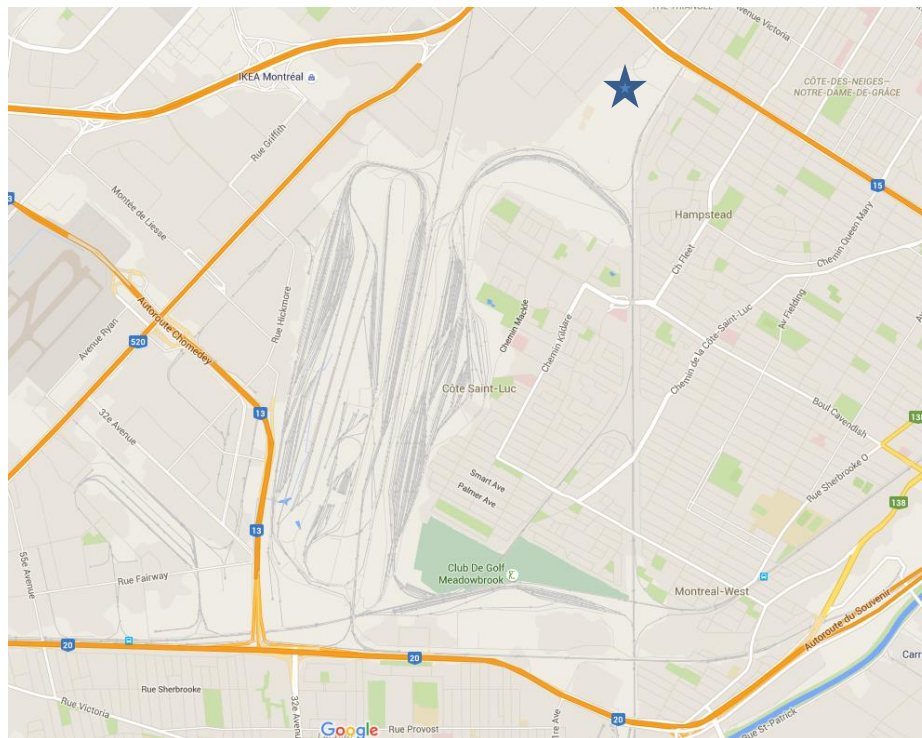


----- Tronçons à compléter

Office de consultation publique de Montréal

Namur-Hippodrome Sector

Written opinion
for presentation February 17, 2020



Robert Libman, Architect MOAQ

- Former Member of the National Assembly for D'Arcy McGee
- Former Mayor of the City of Côte Saint-Luc, Mayor of the Borough of Côte Saint-Luc/Hampstead/Montreal-West and member of the City of Montreal Executive Committee responsible for Urban Planning and Development. Worked actively on Montreal's Urban Master Plan adopted by City Council in 2004

*** Note:** Currently working with Olymbec Developments which owns many properties in the general area near the Namur-Hippodrome sector and in Valleyfield

I SUSTAINABLE, BUT REALISTIC DEVELOPMENT

The stated objectives of the City for the Namur-Hippodrome sector and the backdrop to these OCPM consultations is the creation of a “Unique and innovative sector” with regard to sustainable-development and its carbon footprint “while reducing the place for the automobile”. Mayor Valerie Plante has even evoked the possibility of a car-free zone. In effect, the opportunity to establish a “Green-laboratory” for a major urban development project is extremely interesting and timely and could usher in a new paradigm in the way we conceive our cities. The intensification of urban development in established urban centres, building and densifying cities within our cities is the only way to combat urban sprawl. We must also be bold in encouraging and obliging new technologies in energy efficiency for heating and cooling, geothermic, photo-voltaic, recycling of rain-water, the composition of asphalt and roofs, percentage of tree and shrubbery planting per property, recycling, composting, LED lighting, electric cars and car-sharing programs which should be required as part of the process for approval of any projects and issuance of construction permits. How we go about it will determine whether future generations will be able to enjoy environments that are “livable” and whether municipalities can continue to afford to provide services by consolidating existing infrastructure instead of building and expanding new ones.

The implementation of any vision however must be realistic.

The primary objective of Montreal’s current Urban Master Plan which was completed in 2004 is the “...intensification and diversification of urban activities close to public transit nodes” so this initiative for the Namur-Hippodrome sector is the logical evolution of the Master Plan’s objectives. However, the City must be very cautious in making too radical a jump to the end goal too quickly which could lead to failure if not done in collaboration with the stakeholders who will be tasked with the actual building and implementation of the vision. Measures to reduce dependence on the automobile without parallel improvements to public transit or improvements to our road network for example, will lead this and other similar projects towards abject failure.

If the City’s approach is to develop a comprehensive development plan for the site and then sell the parcels of land afterwards to developers, builders and investors who have to realize the implementation of the vision, the City must ensure the economic viability or the City may find itself stuck with an unworkable formula. The City must be careful in establishing environmental guidelines that are realistic economically with achievable objectives so that there will be a willingness for partnership in the development community. Expecting developers to spend millions on residential projects without any parking for residents or improved incentives to provide social housing for example, will not work in the real world, as desirable as an end goal as this might be. We must find the just equilibrium between the dream and realistic objectives.

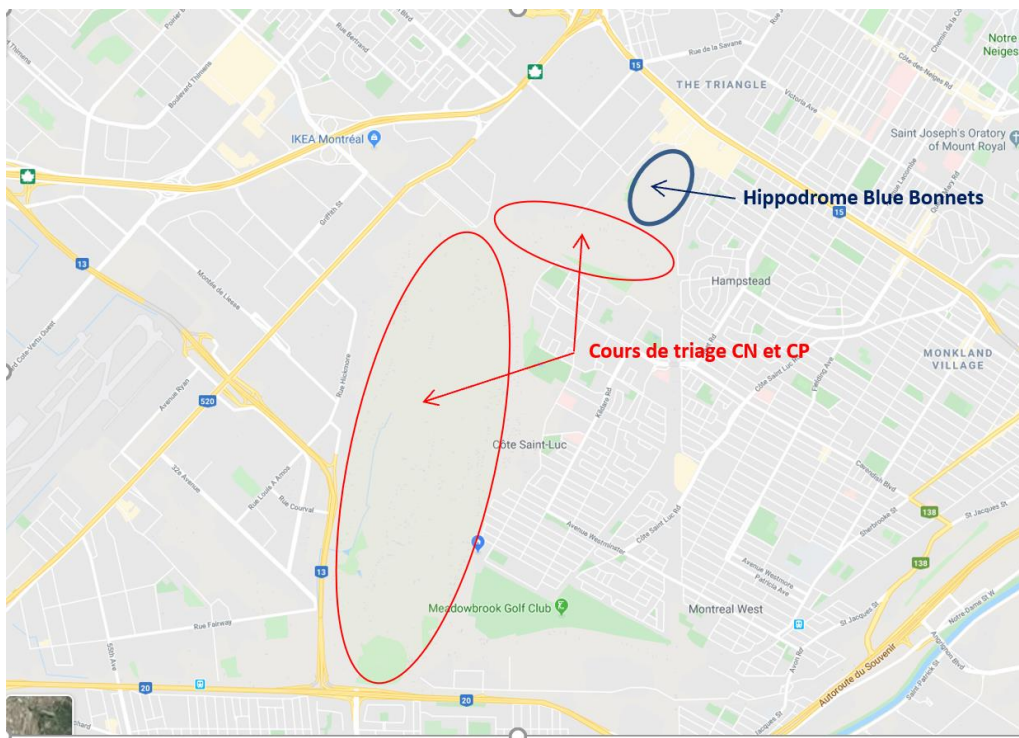
The City and this borough still have to recognize that it’s unrealistic to assume that improvements to public transit and a more sustainable approach to planning will simply remove everyone from cars and transfer them to public transit. We have to accept that the automobile is a reality that will continue to play a role for many people, particularly families who have to take their kids to school or daycare, work in different locations, or have meetings out of their offices during the day. On weekends many people

rely on their car to go to the country, go shopping in suburban areas where public transit is not convenient. We must work towards making the public transit system more attractive for those who are able to transition to public transit during the week, but even a perfect system will not eliminate entirely the need for the automobile. We have to be logical in our approach and planning and maximize the attractiveness of public transit, especially during the work week, but If we want to encourage people, particularly young families to inhabit these new sectors, we may undermine those efforts if we try to eliminate the use of motor vehicles entirely.

Government investment in public transit and better road networks to reduce tortuous congestion by improving our existing roads infrastructure and planning is also a necessity.

II MUCH BIGGER PICTURE

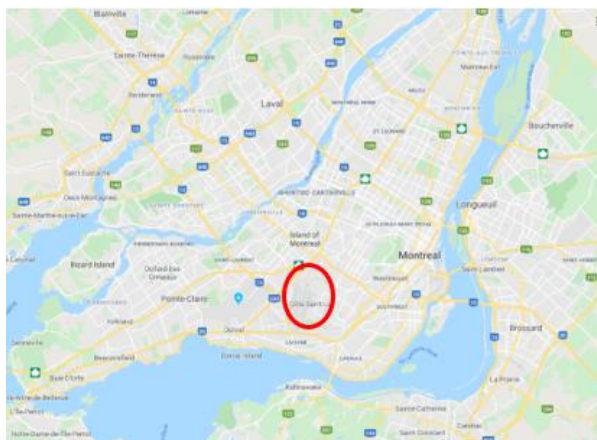
The statement in the documentation that “The site of the former Hippodrome is the last vacant land of this magnitude among all the central sectors of Montreal” is a simplification and is inaccurate. The Hippodrome area is only a very small piece of the puzzle in central Montreal. At the heart of the Island of Montreal is the massive Canadian Pacific (CP) and Canadian National (CN) rail yards that occupy nearly 60 million square feet of real estate. The presence of these areas ruptures the urban fabric of our City and results in an incoherent street grid that make traffic flow in this portion of the City dysfunctional and unbearable for motorists and public transit commuters every day.



It forces major north-south and east-west traffic arteries to go around them, creating dead ends at Ferrier, Royalmount and Clanranald, lack of access at Paré and Jean Talon and the abrupt disconnect of Cavendish Boulevard, all adding up to a street network at the heart of the island of Montreal that doesn't function properly and is improperly configured. The Jean-Talon ramps and their intersection with Decarie are extremely dangerous. These vast railyards represent an area 14 times larger than the Hippodrome site! In 2020 it makes absolutely no sense for this urban black hole to exist at the geographic epicentre of the island of Montreal.

Getting to Décarie from Côte Saint-Luc, Hampstead, NDG, Montreal West and Snowdon is extremely congested and difficult in the mornings and a by-product of the problem, forcing cars and buses to go around and wind their way through small residential streets and sit in traffic, idling and further intensifying our carbon footprint. With the imminent Royalmount (15/40) project and all the other developments along the Decarie corridor, the City must react very quickly and develop a sustainable master plan and road reconfiguration for the entire area, along the western side of Decarie from the Metropolitan to Vezina. If not, traffic purgatory will be the result like nothing we've seen before.

In a satellite image, you can't help but notice that this area is the hinge, the geographic epicentre of the Island of Montreal at the confluence of major highways, 10 minutes from the airport, west-island, east end and Laval.



CP and CN have been critical economic engines for our City's economy for generations but in order to generate a more comprehensive and feasible urban core for our City it is time to work collaboratively with CN and CP towards the relocation of their respective rail yards off-island as has been done in many other urban centres in Canada as development pressures dictate. Seventy-five years ago, it made sense to be located where they are now, before urban development reached the area, but it is now time that this 60 Million square foot urban development void at the heart of the City be transformed as the City grapples with urban sprawl and more logical and sustainable transit solutions. CP and CN own large tracts of land off-island in Les Cedres and Valleyfield to where rail operations could be relocated.

Freeing up these areas would provide an extraordinary opportunity to develop the centre of our island, not only the Hippodrome sector but a much larger and more important area with modern, green sustainable development technologies and repair an irregular urban grid and road network that is long overdue. The current dead ends at Cavendish, Paré, Ferrier, Royalmout, Jean Talon, Clanranald indirectly result in tremendous congestion in the area around the Decarie circle, forcing thousands of motorists into the same bottlenecks intensifying carbon emissions as thousands and thousands of cars idle in traffic at the core of the City **every single day**.

Imagine the opportunity to redo the heart of our City, a much larger area than just the Namur-Hippodrome sector to really transform Montreal with an innovative and forward-looking urban planning vision.

Connecting these broken arteries with urban boulevards that privilege rapid transit bus lanes, tramways, and bicycle paths from the moment of conception will help immeasurably and also spread out the congestion with more direct corridors making for a less frustrating and environmentally damaging commute. The Outremont Rail Yards has been transformed into a beautiful and sustainable campus for Université de Montréal. We have an opportunity to transform Montreal.

It's unthinkable to have so much untapped potential for economic development for the region, for residential consolidation of all housing typologies, located at the heart of the City. We have to get it right with a logical and realistic strategy, driven by a sustainable development vision but with a much larger view of the area.



----- Troncons a completer