

HABITAT HIPPODROME

École d'urbanisme, Université McGill

Rapport Studio 2

Avril, 2022



SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'Habitat Hippodrome est un plan d'aménagement du site de l'Hippodrome proposé par les étudiants et étudiantes de la maîtrise en urbanisme de l'Université McGill, qui envisage une communauté modèle pour un développement démocratisé, inclusif, économiquement accessible et écologique à Montréal. En saisissant l'occasion de collaborer avec la Ville de Montréal, d'autres paliers de gouvernement, la communauté locale et l'économie sociale, le plan comprend des interventions et des stratégies qui permettraient d'offrir des logements durables, abordables et hors-marché. Le plan, qui a été produit entre janvier et avril 2022 dans le cadre d'un exercice de contre-planification, sert d'inspiration et démontre les possibilités pour la communauté citoyenne et autres parties prenantes de s'impliquer dans la transformation du site de l'Hippodrome pour répondre aux besoins locaux.

CONTEXTE

Au cours des dernières années, la crise du logement à Montréal s'est gravement accentuée. Plus du tiers des ménages montréalais, soit plus de 180,000 ménages, consacrent plus de 30 % de leur revenu au logement. Cela est particulièrement vrai dans un quartier comme Côte-des-Neiges, où l'on retrouve une forte proportion de ménages à faible revenu. En plus d'être confrontés à l'inabordabilité, les ménages à faible revenu sont également confrontés à des logements souvent surpeuplés et mal entretenus. L'Hippodrome est un site vacant de 46 hectares bien situé qui représente une occasion de combler partiellement ces besoins. Étant donné la force de Montréal dans le domaine de l'économie sociale, la présence de groupes communautaires et d'activistes, le site et le contexte actuel présentent une occasion unique, surtout pour les différents paliers de gouvernement, d'intervenir et de contribuer à la non-mercantilisation et à l'abordabilité des logements.

LE PLAN

UN SYSTÈME DE GOUVERNANCE DÉMOCRATIQUE

Nous proposons l'établissement d'une fiducie foncière communautaire (FFC) où la parcelle serait transférée de la ville de Montréal pour maintenir les objectifs sociaux du terrain. Elle serait caractérisée par les éléments clés suivants :

- Un système de prise de décision impliquant des représentants et représentantes élu.es de la communauté de Côte-des-Neiges, des associations de logement opérant dans la communauté de l'Hippodrome et de l'administration municipale.
- Une direction engagée comprenant une Société de développement communautaire et commercial pour planifier les espaces commerciaux et communautaires sur le site avec l'objectif de générer des opportunités pour favoriser la cohésion sociale et générer des opportunités économiques
- Une association communautaire structurante (ACS) qui informe les initiatives de développement communautaire par le biais d'un engagement public continu.





UNE COMMUNAUTÉ À L'ÉCHELLE HUMAINE

Le site présentera un mélange de tailles d'unités et de modes d'occupation avec des tours de grande hauteur, des immeubles d'appartements de moyenne hauteur avec cour et des plex de trois étages, dans trois zones de densité distinctes, aménagées en tenant compte de considérations spécifiques en matière de design, de circulation, d'espaces verts et d'infrastructure sociale. Le projet comprendra un total de 6 721 unités, dont la taille varie de une à quatre chambres.

UN PLAN DE MOBILITÉ HOLISTIQUE

Le plan prévoit un large éventail d'options de transport pour les personnes résidentes et les visiteurs, répondant ainsi à l'isolement actuel du site. Nous visons à créer un environnement de déplacement de qualité qui favorise une variété d'options de transport, assure un accès plus équitable à la mobilité et réduit la dépendance à la voiture, tout en reconnaissant la présence importante de la voiture dans les zones voisines. Ces impératifs définissent la conception des liens proposés et du réseau de rues internes. Les propositions clés comprennent :

- La création d'un corridor de mobilité active le long de la rue des Jockeys pour rejoindre la station de métro Namur.
- La réorientation du trafic vers la limite nord du site, afin de réduire le nombre de voitures sur le site au bénéfice de la communauté.
- La création d'un plan interne des rues comprenant une rue complète traversant le site et servant de point d'accès interne principal pour les services liés à la voiture, ainsi qu'un réseau complémentaire de nombreuses petites rues servant d'espaces partagés pour les cyclistes et les piétons.



DES ESPACES PUBLICS ET DES PARCS DYNAMIQUES

Espaces intérieurs : Ce plan comprend des interventions majeures sur l'espace physique et une variété d'infrastructures sociales qui évolueront en fonction de la demande de la communauté. Ces éléments comprennent un centre communautaire, des écoles et un grand espace flexible. Des espaces commerciaux et d'économie sociale seront situés sur l'ensemble du site, et seront loués ou programmés par la FFC en fonction des besoins de la communauté.

Espaces extérieurs : En plus des espaces intérieurs, le plan propose plusieurs typologies d'espaces publics extérieurs pour promouvoir une programmation communautaire riche et des modes de vie sains et durables, y compris un grand parc, une place publique, des espaces de parc décentralisés plus petits, une ceinture de biodiversité et quatre corridors verts. Ceux-ci sont conçus pour fournir au site une abondance et une variété d'espaces publics et verts.



CONSTRUIRE L'HABITAT HIPPODROME

Nous estimons que le coût de développement pour construire les unités de logement proposées sur le site serait de 4,6 milliards de dollars, sans compter les aménagements communautaires et écologiques qui sont essentiels à ce plan. Nous supposons également que la Ville de Montréal fera don du terrain et que la fiducie foncière communautaire sera exemptée du paiement de l'impôt foncier. Notre stratégie de financement comprend la génération de capitaux propres à partir de la vente d'espaces résidentiels et commerciaux sur le site, les revenus provenant de loyers abordables et la collecte de fonds auprès d'organismes communautaires et de différents niveaux de gouvernement.

Pour entreprendre le développement, la fiducie foncière communautaire serait établie dans sa phase initiale, avec un conseil d'administration composé de fonctionnaires de la ville et de représentants communautaires de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges. Il serait chargé de réunir un consortium de développement composé d'experts ayant une crédibilité et une expérience dans le développement de grands sites.

Au cours des phases suivantes, lorsque la construction sera en cours et que les associations de logement seront opérationnelles, le conseil de la fiducie foncière communautaire inclura progressivement des représentants des personnes résidentes de la communauté de l'Hippodrome. Nous proposons un plan d'échelonnement sur 20 ans, de la pré-construction à la fin des travaux. Les équipements sociaux tels que les parcs ou les espaces communautaires seraient prioritaires dès le début du développement.

PROCHAINES ÉTAPES

Habitat Hippodrome est une vision ascendante du réaménagement du site de l'Hippodrome. Pour qu'elle devienne une réalité, il faudrait que la communauté locale fasse preuve de leadership, et nous espérons qu'elle sera inspirée par cette vision. Une vision où le logement abordable permanent est au cœur d'une communauté durable et adaptable. Lors de la prochaine série de consultations publiques, nous encourageons les citoyens et citoyennes à faire valoir des idées novatrices qui garantiront que l'Hippodrome répondra aux besoins locaux tels que ceux inclus dans ce plan. Nous encourageons également les fonctionnaires et les autres parties prenantes à donner à la communauté les moyens de le faire. Un projet comme celui-ci exige également des engagements importants de la part des différents niveaux de gouvernement, soit par le financement ou la modification aux programmes de logements abordables.



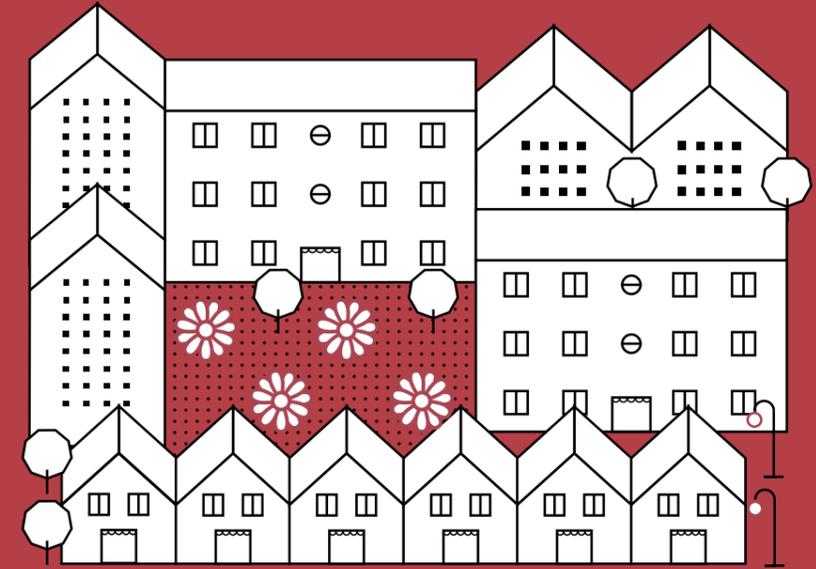
Table de Matières

1	Introduction	8
	Problématique	9
	Mandat	9
	Processus	10
2	Contexte et besoins de la communauté	12
	Le droit au logement	13
	Les besoins en logement à Montréal	13
	Mobilisation communautaire	14
	Instruments politiques actuels	14
	Le site de l'Hippodrome	16
	L'Habitat Hippodrome	18

3	Le plan d'Habitat Hippodrome	20
	Vision et principes directeurs	21
	Prise de décision	21
	Le pallier supérieur	22
	Le pallier inférieur	23
	Conception du site	25
	Aménagement	25
	Connectivité et mobilité	28
	Espace public	31
	Interventions écologiques	37

4	Mise en œuvre	38
	Phases de développement et de gouvernance	39
	Analyse financière	41
	Hypothèses	41
	Faisabilité	42

5	Conclusion	49
	Remerciments	50



PARTIE 1

Introduction

Introduction

Problématique

Le site de l'Hippodrome, d'une superficie de 46 hectares, est un terrain très contesté dans l'ouest de Montréal. Le site est situé au chevauchement des quartiers Côte Saint-Luc, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG) et Hampstead. Le site, comme la ville de Montréal, est situé sur les territoires traditionnels des peuples Haudenosaunee et Anishinaabeg. La terre n'est pas cédée, ce qui signifie qu'elle n'a jamais été légalement cédée au Couronne ou le gouvernement fédéral. La ville de Montréal, connue sous le nom de Tiohiti:áke en Kanien'kéha et Mooniyang en Anishinaabemowin, arbite encore de nombreux peuples des Premières Nations, Inuits et Métis. CDN-NDG accueille une forte proportion de personnes à faible revenu, en situation d'itinérance et immigrantes qui contribue au diversité culturel et économique du quartier.

En 2017, la Ville de Montréal a acquis la parcelle de terrain dans le cadre d'un transfert de son ancien propriétaire, le gouvernement du Québec, à condition qu'elle conçoive un plan pour son développement et effectue les subdivisions nécessaires avant 2023. La ville de Montréal a lancé un processus de consultation exhaustif par l'intermédiaire de l'Office de Consultation Publique de Montréal (OCPM), et a l'intention de réaménager le site par le biais d'un développement immobilier privé. Compte tenu de la crise du logement qui afflige Montréal, Québec, et Canada, nous présentons le document suivant comme une contre-planification

qui répond aux objectifs écologiques et sociaux de la Ville de Montréal, tout en offrant à la communauté des solutions de logements pérennes et abordables

Mandat

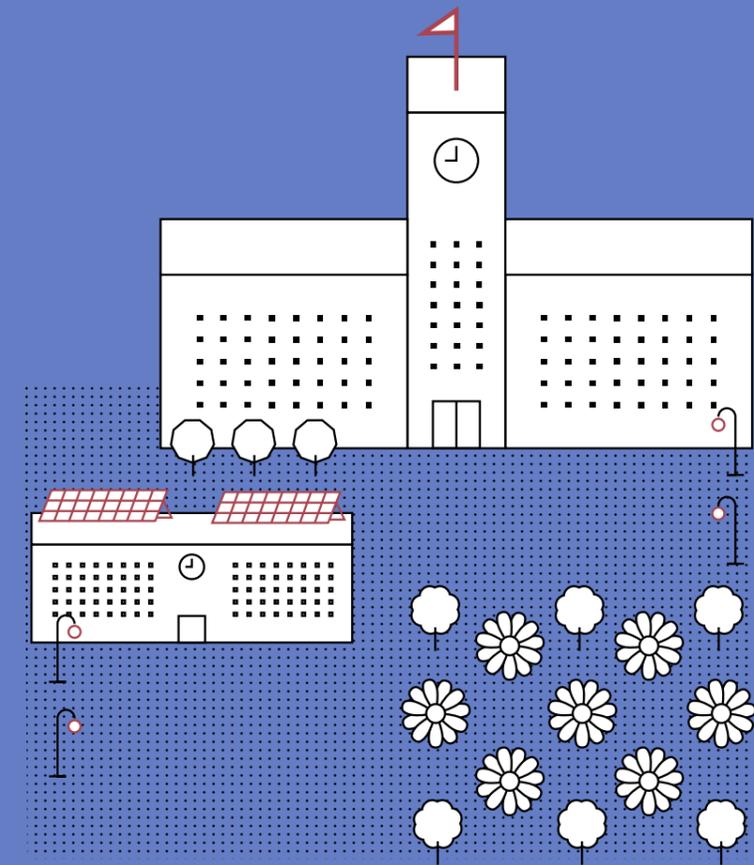
Le mandat de ce projet est de créer un plan communautaire complet pour le site de l'Hippodrome qui aide à répondre aux besoins de logements abordables et inspirer d'autres projets de développement qui s'inscrivent en marge du marché privé. Nous comprenons qu'un tel plan doit émerger des revendications des citoyens locaux, répondre à une variété de besoins et inclure une stratégie pour une mise en œuvre viable. À cette fin, le rapport traite du besoin urgent de logements abordables permanents à proximité du site, et suggère des pistes de renforcement communautaire innovantes, démocratiques, écologiques et sensibles aux réalités sociales. Bien qu'il soit ambitieux, notre plan s'appuie sur une séquence de mise en œuvre et une analyse de faisabilité à qui tirent profit d'outils politiques et financiers existants. En identifiant les opportunités et les obstacles à la réalisation d'un plan de développement à l'échelle du site, notre proposition vise à le positionner comme un pilote pouvant inspirer des développements similaires à travers le pays.

Processus

Ce rapport a été produit par une équipe de quarante étudiantes et étudiants de l'école d'urbanisme de l'Université McGill dans le cadre d'un projet de studio de deuxième cycle. Il est l'aboutissement du travail effectué par huit équipes qui ont examiné le site de l'Hippodrome sous différents angles, notamment les besoins communautaires, l'aspect financier, la gouvernance, les politiques publiques, l'environnement bâti, l'infrastructure sociale, la mobilité, puis l'écologie et les espaces publics. Les données ont été recueillies par le biais de recherches indépendantes, de mentorat professionnel et académique, de documents de consultation publique, des données du recensement et de matériel didactique. Le travail de chaque équipe a été intégré dans un plan communautaire d'ensemble dénommé Habitat Hippodrome.

Il est important de noter que nous n'avons mené aucune consultation publique dans le cadre de ce projet. En effet, bien que de nombreuses valeurs et idées contenues dans le rapport soient reprises de documents relatifs de la participation citoyenne, de plans locaux existants et de conseils de spécialistes du logement et de l'urbanisme, des contraintes d'éthique et d'échelle ont limité la capacité des équipes à engager directement la communauté ou les populations autochtones qui revendiquent ce territoire. Il sera essentiel que les acteurs à la tête du développement futur du site de l'Hippodrome impliquent la nation Kanien'kehá:ka, étant donné que le site se trouve en territoire non-cédé, ainsi que d'autres résidents et parties prenantes communautaires. Ce rapport ne se veut pas un document prescriptif, et représente des recommandations qui doivent être considérées comme un exercice mené dans une optique de contre-planification. Nous espérons que ce travail contribuera à la richesse et à la variété des perspectives, des discussions et des idées qui ont surgi et continueront de surgir de l'opportunité inestimable que représente le site de l'Hippodrome.





PARTIE 2

Contexte et besoins de la communauté

Contexte et besoins de la communauté

Le droit au logement

Le logement est essentiel à la sécurité, au bien-être et au bonheur des individus. Le Canada est signataire de la Déclaration universelle des droits de l'homme, qui reconnaît le logement comme un droit humain fondamental. En 2019, le droit au logement a été officiellement reconnu par la loi canadienne. Cependant, de nombreux Québécois et Québécoises ont actuellement du mal à défrayer les coûts de leur logement, et de nombreux experts évaluent que le Canada demeure aux prises avec une crise du logement. À l'échelle du pays, les prix des logements augmentent plus rapidement que les revenus des personnes, et les listes d'attente pour les logements sociaux s'allongent.

L'une des principales causes de la crise du logement actuelle est liée à la marchandisation - ou financiarisation - du logement. Au lieu d'être considéré en fonction de son rôle premier, soit celui de fournir un abri, un espace sécuritaire et intime, le logement est de plus en plus utilisé comme un outil financier pour générer du capital, des revenus. La valeur d'échange de l'immobilier dépasse donc sa valeur d'usage, ce qui empêche les familles des classes moyenne et inférieure d'accéder au logement dont elles ont besoin. Bien que la marchandisation du logement ait apporté la sécurité financière et l'épargne à de nombreux ménages de la classe moyenne, les conséquences d'un marché immobilier sous-réglementé sont trop importantes pour être ignorées. Le logement doit être accessible à tous, et pas seulement à ceux qui sont en mesure de participer au marché immobilier privé.

Les besoins en logement à Montréal

L'état de la situation à Montréal est similaire à celui du reste du pays : de 2000 à 2015, le prix des logements a augmenté de 172 % dans la ville, alors que les revenus des ménages n'ont augmenté que de 47 %. Pour les logements locatifs, qui représentent 44 % des ménages, les loyers moyens sont passés, depuis 2016, de 720 \$ à 913 \$. En dépit des lois provinciales censées contrôler les loyers, ceux-ci augmentent partout à Montréal. Cela exacerbe non seulement la précarité des populations à faible revenu, déjà vulnérables, les Montréalais de la classe moyenne ont eux aussi

de plus en plus de difficultés à trouver un logement abordable.

Plus d'un tiers des ménages montréalais n'ont pas accès à un logement abordable tel que défini par la Société canadienne d'hypothèques et de logement. En 2016, à Montréal :

- 36,5 % (180,000) des ménages consacraient plus de 30 % de leurs revenus au logement.
- 17,7 % (87,000) des ménages consacraient plus de 50 % de leurs revenus au logement.
- 8,5 % (40,000) des ménages consacraient plus de 80 % de leurs revenus au logement.

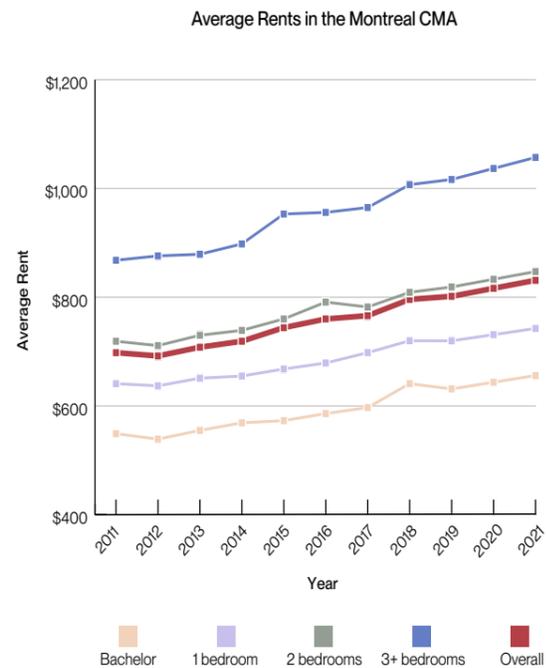


Figure 1 : Les loyers à Montréal, en hausse depuis les cinq dernières années, ne cessent d'augmenter. De 2016 à 2021, le loyer moyen est passé de 720 \$ à 913 \$.

Au cours des dernières années, la hausse de l'inflation et la pandémie de COVID-19 ont exacerbé cette crise. Entre 2020 et 2021, le coût prohibitif des logements a poussé 48,000 personnes à quitter la ville de Montréal pour s'installer en banlieue. Si on ajoute à cela la croissance démographique projetée de la région métropolitaine de Montréal — 4,7 millions d'habitants d'ici 2031 —, il est probable que le logement restera longtemps encore un enjeu majeur.

Mobilisation communautaire

Le Québec, et Montréal en particulier, se caractérise par une longue histoire de mobilisation citoyenne en faveur du logement locatif abordable. Une mobilisation soutenue de la communauté et de partenaires locaux ont aidé Montréal à devenir un chef de file national dans la conception de solutions créatives au manque de logement abordable. Cependant, les programmes de financement et les politiques des gouvernements fédéral et provincial n'ont pas su tirer pleinement parti de cet élan local.

La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) est la branche du gouvernement fédéral chargée de fournir des solutions de logement à travers le Canada. Elle a adopté des politiques visant à promouvoir l'accession à la propriété en maintenant les taux d'intérêt à un bas niveau, en fournissant une assurance hypothécaire et une titrisation, et en subventionnant les mises de fonds pour les acheteurs d'une première maison. Bien qu'elles aient profité à de nombreuses familles canadiennes, ces politiques se sont accompagnées d'une financiarisation croissante du logement et d'un écart grandissant de richesse entre les propriétaires et les locataires, de sorte qu'aujourd'hui, la propriété est devenue inaccessible pour de nombreux ménages.

C'est au cours des années 1970 et 1980 que le soutien au logement social et communautaire a atteint son apogée au Canada. La SCHL finançait des programmes d'investissement dans des projets d'habitation communautaires et fournissait des fonds aux offices d'habitation provinciaux. Au Québec, la Société d'habitation du Québec (SHQ) a canalisé ces ressources directement vers des organismes communautaires, connus sous le nom de Groupes de ressources techniques (GRT), et à d'autres organismes sans but lucratif pour soutenir des solutions locales. Les logements construits à cette époque représentent la majorité des logements sociaux qui existent aujourd'hui à Montréal.

Lorsque le financement fédéral pour le logement abordable a pris fin dans les années 1990, la SHQ a réagi en créant le programme AccèsLogis ainsi que le Programme Supplément au loyer (PSL). AccèsLogis est un programme provincial de subventions qui finance la construction de logements sociaux pour les ménages à revenu faible ou modéré, les personnes âgées en perte d'autonomie et les personnes ayant des besoins particuliers

en matière de logement. Le PSL fournit un soutien financier direct aux ménages occupant des logements sociaux afin de combler l'écart entre le prix du loyer et leur capacité financière. Malgré l'absence de soutien financier fédéral, ces programmes provinciaux ont permis de créer et de maintenir plus de 30,000 logements sociaux et abordables au Québec au cours des 25 dernières années.

Instruments politiques actuels

Alors que le programme du gouvernement provincial en matière de logement a évolué au cours des dernières années, le programme AccèsLogis a subi des coupures régulières dans son financement. Dans les budgets 2019 et 2020, le gouvernement provincial n'a alloué aucun fonds à la construction de nouveaux logements locatifs par le biais d'AccèsLogis, marquant ainsi l'investissement le plus faible à ce jour dans l'histoire du programme. Le budget actuel accorde la priorité aux fonds du nouveau Programme habitation abordable Québec (PHAQ), qui encourage la construction de logements locatifs, mais dont les exigences d'abordabilité sont plus souples et qui n'a pas pour mandat de développer le logement social.

Tandis que la SHQ réduisait sa part de financement du logement

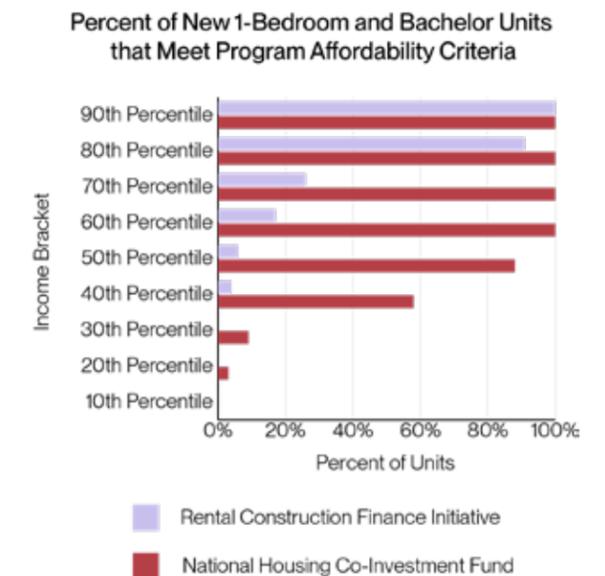


Figure 2 : Pourcentage d'unités avec une chambre ou studio qui répondent aux critères d'abordabilité du programme

social, la SCHL a démontré au cours des dernières années un intérêt renouvelé dans la lutte pour le logement abordable. Leur Stratégie nationale sur le logement (SNL), de 70 milliards de dollars, lancée en 2017, représente l'engagement le plus important du gouvernement fédéral pour améliorer l'accès à des logements abordables depuis que l'agence a retiré son soutien au début des années 2000. Bien que ce nouvel engagement soit prometteur, le financement disponible dans le cadre de la SNL reste insuffisant pour répondre aux besoins actuels de logements sociaux et abordables au Canada.

Au niveau municipal, bien que la Ville de Montréal ait un accès limité au financement des paliers supérieurs de gouvernement, sa proximité au contexte local en fait un allié clé dans l'essor du logement social et abordable. En plus d'administrer le programme AccèsLogis à l'échelle municipale, la Ville de Montréal a mis en place des outils réglementaires afin d'encadrer la construction de logements abordables. Les deux principaux sont : 1) le règlement sur le droit de préemption, qui donne à la Ville de Montréal un droit de premier refus pour les ventes de propriétés sur son territoire ; et 2) le Règlement pour une métropole mixte (RMM), qui oblige les promoteurs à inclure des unités à un prix inférieur à celui du marché dans les nouveaux ensembles résidentiels. Ces programmes sont utiles à la production d'un plus grand nombre

de logements locatifs et abordables, mais ils sont insuffisants en soi.

En effet, compte tenu du désinvestissement de la province dans le programme AccèsLogis et de l'accent mis par la SCHL sur le développement de logements au prix du marché, les programmes actuels ne parviendront pas à produire les unités en quantité et à un niveau d'abordabilité qui seraient nécessaires pour répondre à la demande de logements à Montréal.

Sans un soutien financier accru pour fournir des logements de qualité pour tous, de nombreuses personnes continueront à vivre en situation de précarité liée au logement. Les facteurs structurants suivants aident à comprendre pourquoi la réponse politique aux besoins de logements à Montréal s'avère insuffisante :

1. **La financiarisation du logement.** Le soutien gouvernemental à l'accession à la propriété est directement responsable d'une part importante de l'augmentation des coûts du logement au-dessus des niveaux de revenu. En injectant des sommes importantes dans des propriétés qui s'inscrivent dans une logique de marché, les budgets fédéraux successifs ont contribué à faire de l'investissement immobilier une activité hautement lucrative.
2. **Un soutien insuffisant pour des modes novateurs de gestion des logements.** Bien que certaines politiques soutiennent le secteur locatif, elles n'encouragent pas le développement de modèles novateurs, tels que les coopératives de location et d'habitation à capitalisation, qui peuvent répondre à divers besoins des populations.
3. **Le manque d'importance accordée à l'abordabilité pérenne.** Les programmes actuels encouragent ou subventionnent la création de logements locatifs abordables, mais rien n'empêche ces logements d'être convertis en logements au taux du marché au terme des accords.
4. **Dépendance excessive à l'égard du marché privé.** Les logements construits par le marché sont importants, mais l'impératif du profit limite la capacité des promoteurs privés à produire des logements très abordables. Les solutions de logement créées par le marché privé ne sont donc pas abordables ou trop peu nombreuses pour répondre aux besoins de milliers de Montréalais.

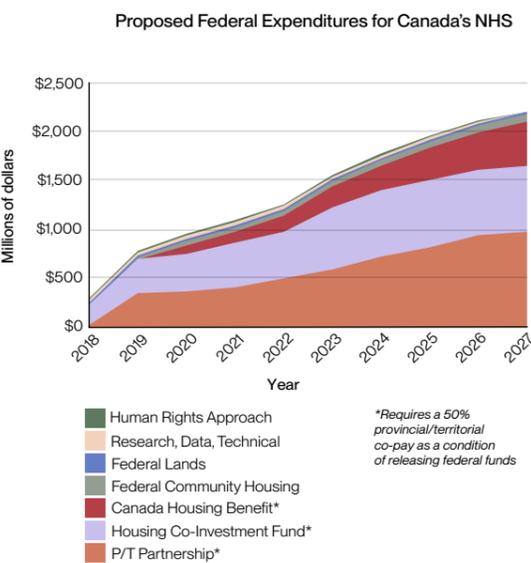


Figure 3, La majorité du financement de la Stratégie nationale sur le logement dépend du co-investissement des gouvernements provinciaux et territoriaux dans des projets en versant la moitié des fonds. La baisse d'intérêt de la SHQ pour le soutien au logement abordable signifie que les organismes d'habitation du Québec auront de la difficulté à accéder les avantages de ces programmes

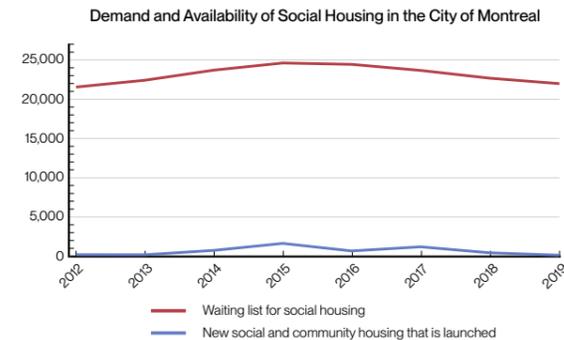


Figure 4, La liste d'attente pour les logements sociaux est considérablement plus longue que celle des nouveaux logements sociaux dans la Ville de Montréal

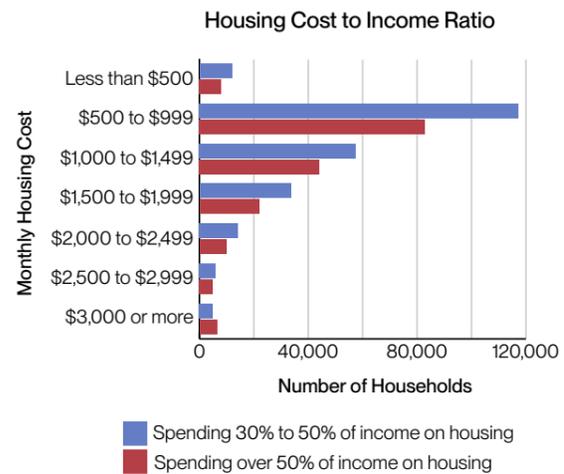


Figure 5, Ratio coût de logement contre revenu

Le site de l'Hippodrome

Dans le contexte d'un besoin régional et local urgent, il est important que les développements dans le site de l'Hippodrome soit conçu en tenant compte de sa communauté future et des zones voisines.

Selon les documents de consultation publique, la communauté environnante plaide pour que le site soit développé avec les caractéristiques suivantes : un grand nombre de logements sociaux, une accessibilité et une connectivité fortes avec les environs, une infrastructure sociale robuste et des espaces verts durables et harmonieux. Les paragraphes suivants décrivent certaines des demandes de la communauté pour chaque aspect :

Demande en logements sociaux

Lors des consultations publiques sur le site de l'Hippodrome menées par l'OCPM, les groupes communautaires ont exprimé le besoin de logements sur le site pour échapper à la spéculation immobilière. Les personnes résidentes ont revendiqué au moins 2,500 logements sociaux. Le public a d'ailleurs demandé à la ville d'aller au-delà de la part de 20 % de logements sociaux prévue dans le Règlement pour une métropole mixte, en proposant qu'entre 35 % et 100 % du site soit alloué au logement social. Cette demande s'accompagnait d'inquiétudes quant à l'absence de logements sociaux adéquats dans d'autres projets récents du quartier, comme celui du Triangle. En ce qui concerne les logements tierces sur le site, il y avait une demande considérable pour que la plupart, sinon la totalité, des unités soient abordables pour les ménages à revenu moyen à la recherche d'un logement à long terme.

Le rapport de 2015 de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges sur le site de l'Hippodrome a révélé que les personnes résidentes et les membres de la communauté sont favorables à la diversité, tant en termes de mode d'occupation des logements que démographique. Bien que la communauté ait exprimé une préférence pour des immeubles plus petits — comme les fameuses typologies des triplex du Plateau — ils ont également exprimé des préoccupations concernant la petite taille de nombreux logements sociaux existants et ont souhaité que les unités plus grandes soient privilégiées dans le processus de conception.

De plus, les participants et participantes à la consultation souhaitaient un mélange de typologies de logements et de modes d'occupation afin d'accueillir les familles et refléter la diversité socio-économique de Côte-des-Neiges. Dans le cadre des unités de logement social, des groupes tels que l'Unité de travail pour l'implantation de logement étudiant (UTILE) ont recommandé que 800 unités soient réservées au logement étudiant.

Améliorer les connexions

Au cours du processus de consultation de l'OCPM, la circulation a été une des principales préoccupations du public. Le processus de consultation publique a notamment révélé qu'un plus grand nombre d'unités résidentielles augmentera la congestion du site, entraînant une moins bonne qualité de vie pour tous. De nombreuses personnes au sein de la communauté ont constaté que les possibilités de traverser le boulevard Décarie pour accéder à la station de métro de Namur étaient limitées. Pour les piétons et les cyclistes, ce phénomène contribue au sentiment d'être des "citoyennes et citoyens de seconde zone". En outre, le quartier manque à la fois d'infrastructures cyclables adéquates et d'options de transport en commun fréquentes. Par conséquent, la communauté espère que le réaménagement du site de l'Hippodrome s'accompagnera d'une connectivité et d'une intermodalité accrues grâce à des projets tels que l'extension du boulevard Cavendish et des couloirs piétonniers reliant le site au métro et aux communautés voisines.

Infrastructure sociale

L'infrastructure sociale englobe le réseau d'espaces physiques et non physiques, les services et les institutions qui créent des possibilités de connexion communautaire et un sentiment de sécurité. Historiquement, il y a eu un manque de soutien pour les

projets d'infrastructure sociale dans l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce. L'arrondissement dispose du plus faible budget de financement et de fonctionnement par personne de la ville, soit 401 \$ par personne, alors que les autres arrondissements reçoivent en moyenne 548 \$ par personne. Ce budget de fonctionnement couvre les salaires, l'entretien des parcs, la programmation dans les centres communautaires et autres services. La plupart des infrastructures sociales existantes dans l'arrondissement — notamment les écoles, les centres communautaires et les bibliothèques — sont concentrées le long du chemin de la Côte-des-Neiges, à trois kilomètres du site de l'Hippodrome.

Presque tous les établissements d'enseignement et de santé situés dans un rayon d'un kilomètre du site sont privés ou hautement spécialisés. Il n'y a qu'une seule garderie située à moins d'un kilomètre du site, et aucune résidence pour personnes âgées dans ce même rayon. Des recherches menées à Montréal ont montré que, pour les jeunes de 9 à 17 ans, les centres communautaires font office de sanctuaires. Lorsque les distances de marche sont trop grandes, le faible accès aux infrastructures sociales pèse sur le sentiment d'appartenance des jeunes et sur leur développement cognitif et émotionnel. Cela souligne l'importance de planifier une communauté diverse/ complète/ mixte sur le futur site de l'Hippodrome ; une communauté qui permettra aux personnes résidentes d'accéder aux ressources dont ils ont besoin sans mettre davantage de pression sur les

infrastructures sociales déjà surchargées de l'arrondissement.

Pratiques du développement durable

Le site est bordé d'autoroutes et d'artères, ce qui entraîne un volume élevé de circulation de véhicules, une source importante de bruit et de pollution atmosphérique. Cette conjoncture peut également créer des conditions de chaleur plus extrêmes pendant les mois chauds, connues sous le nom d'effet d'îlot de chaleur urbain, qui peuvent entraîner de graves risques pour la santé des populations vulnérables. Le site de l'Hippodrome fait également partie d'une zone plus vaste d'importance écologique, liée à l'ancien bassin Saint-Pierre. Par conséquent, des appels ont été lancés pour intégrer l'Hippodrome dans les corridors écologiques et de biodiversité environnants.

S'appuyant sur les résultats de la consultation menée par l'OCPM, la Ville de Montréal prévoit créer un éco-quartier à usage mixte qui limitera l'utilisation de la voiture. L'accent sera mis sur de grands espaces de parcs publics, des connexions vers et depuis le quartier, et une riche diversité de flore et de faune. Bien que notre équipe soutient ces principes, nous pensons que l'accord de la ville et de la province de vendre le terrain comme source de revenus est une occasion manquée de s'appuyer sur la forte tradition du Québec de construire des communautés à usage mixte avec diverses options de logement.

L'Habitat Hippodrome

Le site de l'Hippodrome est l'une des dernières grandes parcelles de terrains publics à Montréal. Nous croyons que ce site représente une excellente opportunité pour les différents paliers gouvernementaux de collaborer et de démontrer leur engagement envers le logement en tant que droit humain et d'aider à créer une communauté accessible et écologiquement consciente. À cette fin, nous proposons que la Ville de Montréal utilise le site de l'Hippodrome pour fournir des logements permanents abordables et hors-marché, avec une gouvernance collective, des infrastructures sociales et des espaces verts. Cela prendrait la forme d'un projet de développement communautaire à grande échelle, élaboré sur 20 ans, appelé Habitat Hippodrome.

Le projet proposé jetterait les bases d'une communauté complète offrant flexibilité, autonomie et opportunités économiques à ses résidents et résidentes, ainsi qu'une connectivité avec le reste de Montréal. Notre plan suit le précédent établi par la Ville de Montréal et comprend des dispositions non seulement pour les 46 hectares de terrains publics du site, mais aussi pour une zone plus vaste de 54,8 hectares qui comprend des terrains détenus par le Canadien Pacifique. Étant donné que les 8,8 hectares de parcelles détenues par le CPR doivent être utilisés principalement

à des fins écologiques et ne comprennent pas la construction de bâtiments, nous prévoyons une coopération fructueuse avec le propriétaire foncier.

Cette proposition est soutenue par quatre impératifs principaux:

- **Impératif 1:** La construction de logements hors-marché sur le site de l'Hippodrome contribuera à résoudre la crise de l'accessibilité au logement à Montréal. Le site est un terrain public capable de fournir des milliers de logements. En s'assurant que ces logements sont à l'abri de la volatilité du marché, on répondra aux besoins du public sans imposer au secteur privé une tâche qu'il ne peut accomplir seul.
- **Impératif 2:** Cette proposition permettra au gouvernement fédéral de remplir son obligation légale envers le droit au logement des ménages Canadiens et contribuera à atteindre des objectifs de Montréal de fournir des logements abordables. La Ville a déclaré son intention de fournir des logements abordables, accessibles et bien entretenus à sa communauté. L'utilisation de ce site pour des logements demarchandisés est un pas concret vers la réalisation de ces objectifs.
- **Impératif 3:** Maintenir le terrain sous la responsabilité de la ville aura de plus grands avantages financiers à long terme pour la Ville de Montréal et ses partenaires. La vente du terrain permettrait de dégager des fonds immédiats, mais le maintien de la gestion publique du terrain produira des avantages financiers beaucoup plus conséquents à long terme.
- **Impératif 4:** L'offre de logements demarchandisés et gérés collectivement garantira à la fois une diversité économique et une abordabilité permanente pour la communauté. Des milliers de familles y trouveront un milieu de vie dont elles ont grandement besoin et bénéficieront d'une sécurité de logement à long terme. La structure de cette proposition assurera également un juste niveau de diversité économique dans le quartier Côte-des-Neiges.

L'Habitat Hippodrome est un plan pour une nouvelle communauté urbaine qui répond aux besoins locaux existants, avec l'ambition d'un quartier socialement et économiquement robuste, gouverné démocratiquement. Les sections suivantes détaillent comment une telle communauté peut être conçue, mise en œuvre et financée.

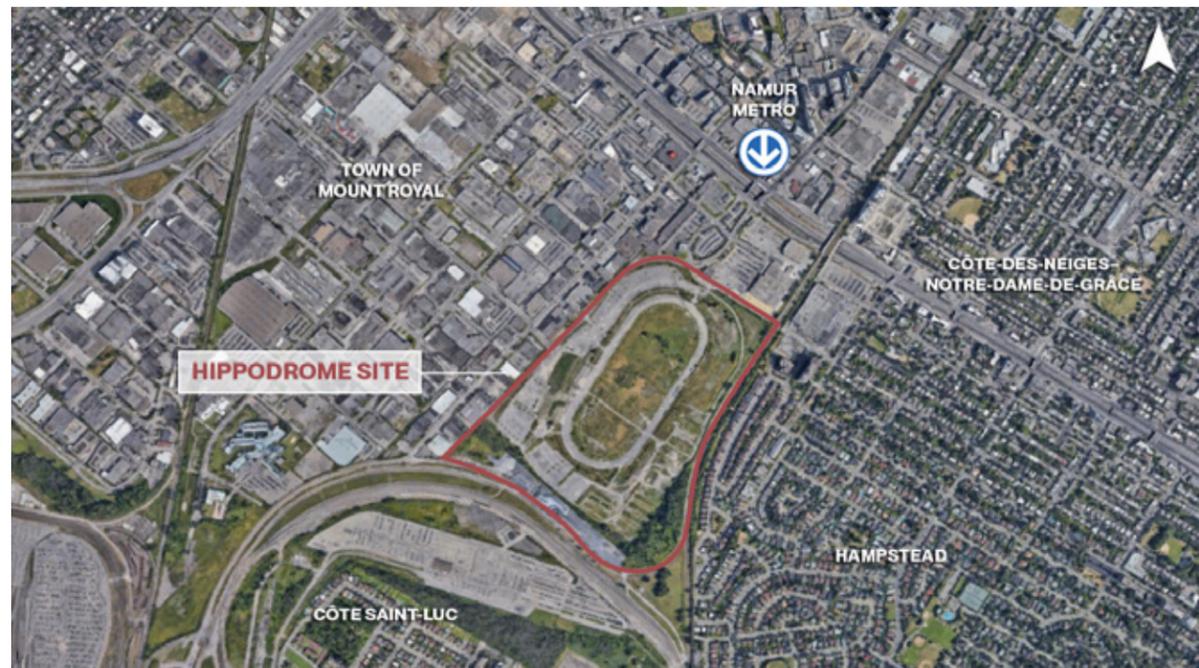
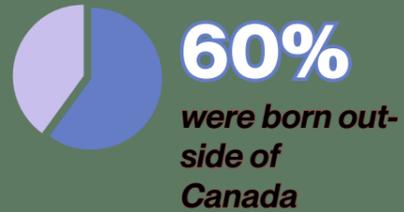
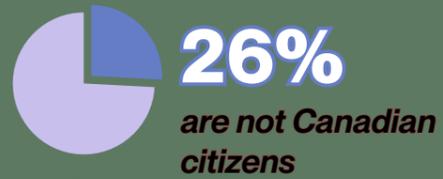


Figure 6, Emplacement de l'Hippodrome

Immigration



Families **23,000**
families or couples



Seniors
(age 65+)

Over **14,000**
seniors



HOME TO OVER
100,000
PEOPLE

Households

44,395
HOUSEHOLDS



3,919
units with non-compliance to health conditions

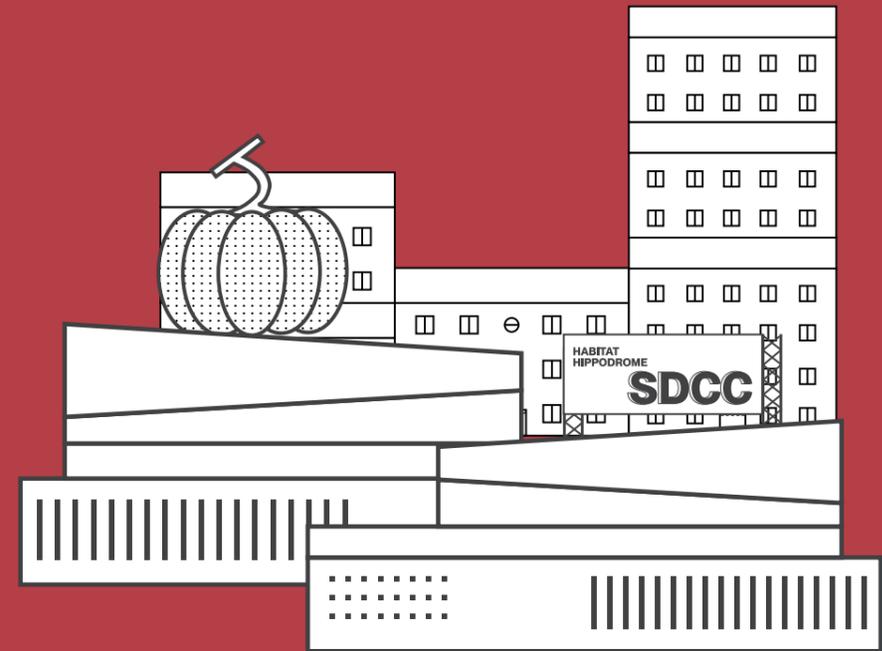
404
notices of non-compliance

110
statements of offense

70
vacant social housing units



23,500
units of social and community housing needed in Côte-des-Neiges



PARTIE 3

Le plan d'Habitat Hippodrome

Le plan d'Habitat Hippodrome

Vision et principes directeurs

Le plan d'Habitat Hippodrome est guidé par un ensemble de principes de conception et de gouvernance interdisciplinaires qui constituent le socle d'une communauté forte. Ce plan doit également être envisagé comme un projet pilote qui démontre le potentiel d'un développement communautaire abordable, démocratique et accessible.

Le plan d'Habitat Hippodrome promeut les principes de contrôle collectif du logement et de gouvernance populaire. Que ce soit pour décider d'enjeux relatifs aux logements, aux immeubles ou au quartier en général, l'organisation du site permettra aux communautés de répondre de manière dynamique aux défis par le biais de l'action collective. Cette flexibilité sera également manifeste dans l'environnement bâti, puisque les principes directeurs de conception mettront l'accent sur des espaces et des bâtiments qui s'adaptent aux besoins des résidentes et résidents d'Habitat Hippodrome au fil des prochaines décennies.

L'accessibilité et les déplacements actifs sont également envisagés comme des principes clés pour le site. Une communauté plus active et accessible contribue au potentiel de la communauté à tisser des liens en son sein et avec les quartiers environnants. Grâce à des interventions novatrices en matière de déplacements des personnes et des biens, de gestion de l'eau, d'utilisation de l'énergie et de programmes de développement communautaire axés sur un mode de vie durable, ce plan démontre le potentiel du développement socialement responsable des terres publiques.

Prise de décision

Les structures de gouvernance

Comment gérer un site de quelques milliers d'unités de logement tout en impliquant la communauté dans le processus décisionnel ? Comment assurer des logements abordables à perpétuité ? À quoi ressemble une structure de gouvernance innovante

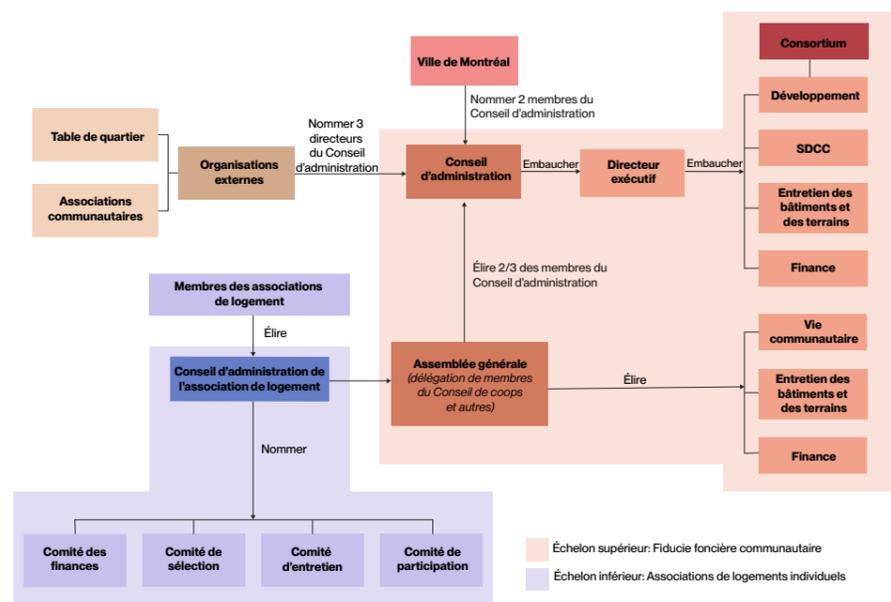


Figure 7, Tableau de gouvernance

et robuste ? Pour répondre à ces questions, ce plan propose une structure de gouvernance et de prise de décision à deux niveaux, s'agissant d'un niveau supérieur responsable de la prise de décision pour l'ensemble du site, et d'un niveau inférieur en charge de la vie communautaire et des logements à plus petite échelle.

Au palier supérieur de gouvernance et s'occupant de l'ensemble du site, il est proposé de constituer une fiducie foncière communautaire (FFC). Il s'agira d'une organisation principalement chargée de détenir le terrain en fiducie au nom de la communauté afin de garantir une abordabilité pérenne. Cette organisation sera également responsable de la sous-location des terrains, du développement communautaire, du maintien de la démocratie participative, de la génération et du réinvestissement des revenus des activités rentables dans la communauté, de la résolution des conflits et de l'engagement des organisations, des groupes de citoyens et citoyennes de Côte-des-Neiges et des différents paliers de gouvernement.

Au palier inférieur, des groupes d'associations de logement seront créés pour fournir une structure permettant aux résidents et résidentes de s'exprimer sur la gestion et l'exploitation des différents bâtiments du site, et pour entreprendre des programmes communautaires à petite échelle. Ces associations comprendront des coopératives de logement, des logements sans but lucratif et des exploitants de logements sociaux. La FFC exploitera également des logements locatifs au prix du marché. Les organismes de niveau inférieur seront responsables du respect de l'entente de gérance de la propriété et de la communauté avec la FFC, de la promotion d'une qualité de vie élevée, et du maillage entre les membres de la communauté élargie de l'Hippodrome et de Côte-des-Neiges.

Le palier supérieur

L'assemblée générale agira comme un organe législatif pour le site, en proposant des règlements, des mesures budgétaires et des interventions sur l'espace public appartenant à la FFC. L'assemblée sera composée de membres nommés des conseils d'administration des associations de logement (pour les coopératives et les logements sans but lucratif) et de membres élus (pour les logements sociaux et les logements locatifs au prix du marché), proportionnellement au nombre de membres de chaque association de logement. Par exemple, si les membres des coopératives de location représentent 15% de la population du site, alors 15% des sièges de l'assemblée générale seront réservés aux membres des coopératives de location. Les résidentes et résidents des associations de logement pourront communiquer leurs besoins à leur conseil d'administration et aux membres de l'assemblée générale lors de sessions régulières. Les délégués à l'assemblée seront répartis en comités. La nature des comités sera décidée en dernier ressort par l'assemblée générale, mais sera en grande partie composé de comités

analogues aux départements de la FFC, tels que:

- **Finances:** chargé de l'établissement et de l'ajustement des budgets annuels de la FFC;
- **Entretien des bâtiments et du terrain:** chargé de faire suite aux demandes des échelons inférieurs pour l'entretien physique du site et de tous les bâtiments;
- **L'association communautaire structurante (ACS):** il s'agit d'un véhicule de développement local essentiel au sein du modèle de gouvernance de l'Hippodrome. Son fonctionnement est détaillé ci-dessous.

Le conseil d'administration de la FFC sera chargé de superviser les opérations au niveau de la FFC, d'examiner les projets soumis par l'assemblée de la FFC et de les transmettre aux départements pour qu'ils les mettent en œuvre. Il tiendra également le personnel de la FFC responsable des demandes de la communauté. Dix des quinze sièges du conseil d'administration seront occupés par des délégué.e.s sélectionné.e.s de l'assemblée générale, assurant ainsi une représentation communautaire des deux tiers au conseil. Trois sièges seront occupés par des membres d'organismes communautaires de la Corporation de développement communautaire Côte-des-Neiges, un groupe d'organismes sans but lucratif de Côte-des-Neiges, et deux sièges seront réservés aux représentant.e.s de la ville ou de l'arrondissement. Cette structure permettra des échanges au plus haut niveau de décision entre l'ensemble des acteurs impliqués dans la communauté.

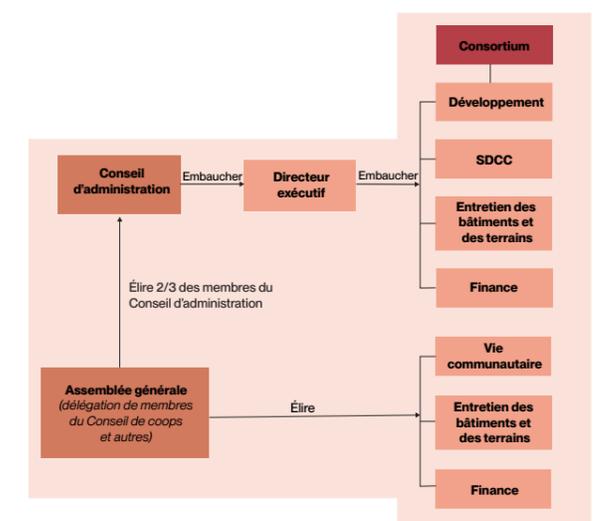


Figure 8, Le palier supérieur

L'association communautaire structurante

Il est crucial que le système de gouvernance démocratique décrit ci-dessus soit soutenu par une participation constante de la communauté aux processus décisionnels. Celle-ci sera possible grâce à la création d'une association communautaire structurante (ACS) qui facilitera l'engagement du public dans le quartier. Ce comité fonctionnera aux côtés d'autres comités de l'assemblée générale, et organisera des ateliers, des charrettes de conception, et toute autre activité de consultation communautaire jugée nécessaire. Le mandat du comité repose sur deux principes : (1) transformer les relations de pouvoir pour éviter une approche paternaliste de la prise de décision et (2) cultiver et maintenir l'autonomie des membres et des programmes communautaires.

L'ACS s'efforcera de mettre en place une plateforme permettant aux personnes résidentes de s'exprimer sur les enjeux locaux et de faire connaître les initiatives de la communauté auprès des décideurs politiques et des leaders civiques à l'extérieur du quartier. Ce faisant, elle aidera la communauté à surmonter les obstacles systémiques auxquels sont confrontés les locataires en matière de participation civique et de défense des droits. À mesure que les personnes résidentes renforceront leurs capacités, elles pourront soulever les lacunes des services et des programmes et proposer des solutions concrètes. Une fois les besoins identifiés et portés à l'attention de l'ACS, une conversation avec l'ensemble de la communauté pourra être entamée, avec l'ACS comme facilitateur, afin d'assurer que les membres de la communauté disposent du temps et de l'espace nécessaires pour aborder leurs propres préoccupations. Une fois la communauté consultée, l'ACS synthétisera les résultats et présentera des pistes concrètes pour résoudre les problèmes. Le travail se poursuivra ensuite auprès des citoyens et des partenaires extérieurs pour échafauder des projets et des stratégies. Une fois la stratégie choisie, des groupes de personnes résidentes participeront avec l'ACS à sa mise en œuvre. Ce processus sera itératif, s'enrichissant par le biais d'une rétroaction continue de la part de la communauté. Une fois la mise en œuvre terminée, le projet fera l'objet d'un suivi continu afin de garantir sa viabilité à long terme.

La FFC engagera du personnel professionnel qui devront rendre des comptes au conseil d'administration. Leur expertise permettra de mettre en œuvre des projets proposés par l'assemblée et approuvés par le conseil de la FFC. Les départements sont détaillés ci-dessous:

- **Finances** : chargé de mettre en œuvre les propositions budgétaires de l'assemblée générale et approuvées par le conseil d'administration de la FFC. Il sera également chargé de veiller sur la bonne santé financière de la FFC ;
- **Entretien des bâtiments et des terrains** : responsable de la planification et de la mise en œuvre des processus d'entretien par le biais du personnel ou des membres de la FFC ;
- **Développement** : responsable de la gestion de la construction et de la planification du site, appuyé par un consortium de développement. Le consortium sera un groupe d'entreprises de développement de l'économie sociale sélectionnées par le département du développement et la direction exécutive, à l'issue d'un processus d'appel d'offres, pour agir en tant que développeur du site ;
- **Société de développement communautaire et commercial (SDCC)** : responsable de la gestion des activités commerciales et de la programmation communautaire du site ;
- **Comité de médiation**: chargé de gérer et de résoudre les conflits qui surviennent dans la sphère de responsabilité de la FFC. Le comité pourra notamment trancher lors de désaccords entre différentes associations du logement. Les conflits qui ne peuvent être résolus par les comités de résolution de niveau inférieur seront traités par le comité de médiation.

Le palier inférieur

Les personnes résidentes jouent un rôle important dans la structure démocratique ascendante d'Habitat Hippodrome. Leur participation sera cruciale pour le fonctionnement des associations de logements. Lors des réunions annuelles, après avoir reçu un rapport sur les activités de leur association de logement pour l'année, les personnes résidentes d'une coopérative, par exemple, éliront démocratiquement le conseil d'administration de leur coopérative pour l'année et participeront à la sélection des membres bénévoles des comités. Ils donneront également leur avis sur les règlements proposés et les stratégies à mettre en œuvre à chaque niveau.

Les conseils d'administration des associations de logements, élus ou nommés lors des réunions annuelles, seront chargés de gérer les biens, les finances et les opérations quotidiennes de

leur association. Les coopératives de location, les coopératives à capital limité et les logements sans but lucratif seront gérés par ces conseils. En revanche, les logements locatifs au prix du marché et les logements sociaux seront gérés respectivement par la FFC et l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM).

Pour aider les organismes à effectuer le travail administratif, des comités seront formés. Il s'agira notamment de comités permanents consacrés aux finances, à l'entretien, à la participation, à la médiation et à la sélection des résidents. En outre, des comités ad hoc seront formés pour traiter de questions transitoires telles que l'organisation d'événements sociaux ou la planification d'un jardin communautaire. Cette structure permettra une meilleure répartition de la charge de travail et permettra aux personnes résidentes de jouer un rôle plus direct dans la gestion de leur logement et de leur communauté.

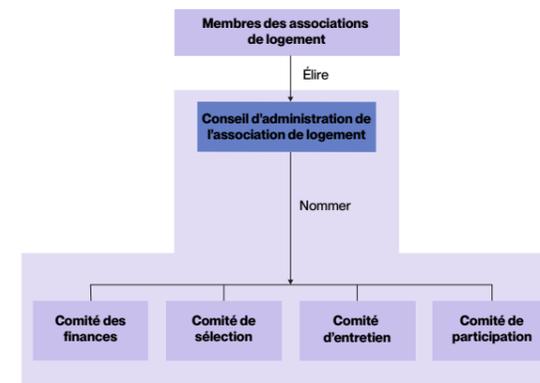


Figure 9. Le palier inférieur

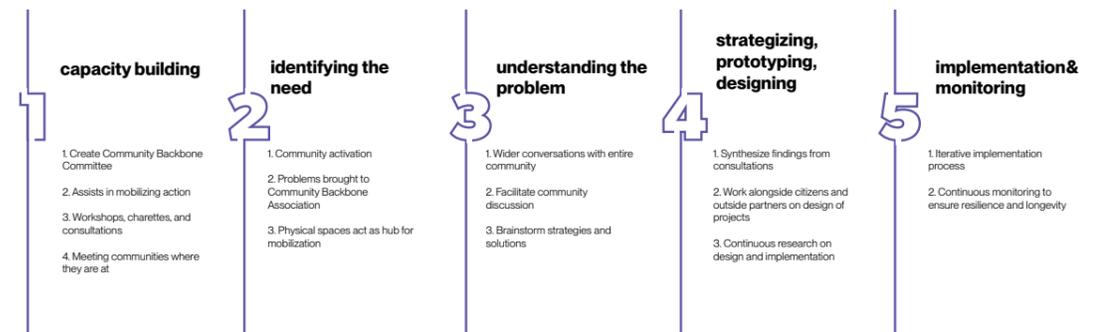


Figure 10. Cadre d'infrastructure sociale

Étude de cas : Modèles dans le cadre d'un contexte communautaire

Le cadre est influencé par plusieurs études de cas qui ont été adaptées pour répondre aux besoins spécifiques du projet Habitat Hippodrome. Le East Scarborough Storefront, dans la région de Toronto, agit comme un organisme d'ancrage qui relie les personnes résidentes à des réseaux de services locaux, plutôt que de fournir directement des programmes. Il défend une approche hyperlocale et locale du développement communautaire et des investissements publics dans le quartier. Rising Places à Chicago est une organisation principalement axée sur la création d'espaces et de programmes pour les enfants et les familles. Les intérêts et les idées des communautés sont au cœur de chaque initiative, et l'accent est mis sur les discussions menées par la communauté, plutôt que sur les méthodes de consultation traditionnelles.

Conception du site



Figure 11, Disposition du site

Aménagement

L'emplacement des bâtiments et leur relation sur le site d'Habitat Hippodrome ont été ordonnés en considérant d'autres aspects de la conception, tels que la circulation, l'accès aux espaces verts et l'infrastructure sociale. Afin de répondre à la demande de logements à Côte-des-Neiges, une référence de 6,000 unités a été fixée pour le site de l'Hippodrome. La présente proposition comprend un nombre total de 6,721 unités, dont la taille varie de une à quatre chambres à coucher.

La répartition des tailles d'unités se fonde sur des recherches sur les besoins locaux. Le plan inclut ainsi les unités suivantes:

- 1 chambre à coucher : 15 % ou environ 900 unités
- 2 chambres à coucher : 20 %, soit environ 1,200 unités
- 3 chambres à coucher : 45 % ou environ 2,700 unités
- 4 chambres à coucher : 20 %, soit environ 1,200 unités

Afin d'assurer un éventail de choix aux personnes résidentes actuelles et futures, le site comprendra une variété de typologies

d'unités et de modes d'occupation avec de hautes tours, des immeubles de logements de hauteur moyenne avec des jardins/espaces extérieurs et des plex de trois étages. Afin d'optimiser l'accès aux futures options de transport en commun à haute fréquence sur la rue Jean-Talon Ouest, les logements de plus forte densité seront concentrés aux extrémités nord et ouest du site. Vers les extrémités sud et est, la densité diminue progressivement afin de mieux s'agencer avec les communautés résidentielles environnantes à faible densité. Le résultat est une gradation de densité qui délimite trois zones de densité distinctes.

La zone de plus faible densité (zone 1) est composée principalement de bâtiments de trois à six étages. Cette zone est concentrée dans les sections sud et sud-est du site, le long du corridor ferroviaire de transport de marchandises et des résidences unifamiliales de Hampstead. La zone de densité moyenne (zone 2) est constituée d'immeubles à appartement de hauteur moyenne (jusqu'à neuf étages). Cette zone abritera les deux plus grands espaces communautaires et constituera l'espace public principal du site. La zone de densité la plus élevée (zone 3) est constituée d'immeubles de grande hauteur qui correspondent aux récents projets de développement résidentiel



Figure 12, Carte de densité

de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, comme Le Triangle. Cette zone accueillera également une proportion importante d'espaces dédiés aux commerces traditionnels et à l'économie sociale du site, principalement le long de l'axe de la rue Jean-Talon Ouest.

Étude des ombres portées

Les considérations relatives à l'ensoleillement et aux percées sur le ciel pour les futures personnes résidentes de l'Hippodrome ont influencé la configuration des bâtiments et l'emplacement des développements à haute densité. L'angle de la gradation de densité et les techniques de masse telles que le recul des bâtiments et les tours sur podiums sont utilisés pour assurer une exposition maximale au soleil et aux puits de lumière pour les unités résidentielles. L'illustration montre une étude d'ombre réalisée dans les zones de densité 2 et 3 à l'équinoxe de printemps (21 mars), au solstice d'été (21 juin) et au solstice d'hiver (21 décembre) à 10h00, 14h00 et 17h00, heure normale de l'Est. L'étude des ombres représente visuellement l'étendue et la couverture des ombres sur les rues et les autres bâtiments de l'Hippodrome.

Lignes directrices du design urbain

Le plan de l'Habitat Hippodrome comporte une liste de lignes directrices en matière de conception résidentielle afin de garantir que tous les acteurs du développement s'alignent sur la vision d'ensemble du site. Ce cadre orientera le développement de manière à obtenir un environnement bâti dynamique et des conditions de vie optimales pour les résidents et résidentes. Voici une description générale des principaux objectifs des lignes directrices de conception résidentielle de l'Hippodrome. Un aperçu plus détaillé de l'index des lignes directrices de conception se trouve en annexe.



Figure 13, Etude de l'ombre

Les objectifs clés des lignes directrices de conception résidentielle de l'Hippodrome sont les suivants :

- Promouvoir l'excellence en matière de design urbain et d'architecture
- Permettre l'innovation et la créativité tout en respectant le contexte urbain et environnemental avoisinant
- Assurer une qualité de vie élevée aux personnes résidentes
- S'adapter aux besoins actuels et futurs de la communauté
- Maintenir une échelle, une densité et une

morphologie appropriées sur l'ensemble du site

- Offrir de l'espace pour une variété d'usages et une flexibilité pour la transition entre les utilisations
- Mettre l'accessibilité universelle au premier plan du processus de conception
- Incorporer les infrastructures vertes et bleues comme éléments intégraux du plan
- Produire une forme urbaine interne cohérente et harmonieuse

Connectivité et mobilité

Le site de l'hippodrome est une occasion en or pour améliorer la connectivité du secteur et repenser la mobilité. Le site est déjà très accessible en voiture via l'autoroute Décarie adjacente. Cependant, l'autoroute, déjà à pleine capacité, représente également une barrière physique majeure qui contribue à déconnecter le site du reste de la ville. La rue Jean-Talon Ouest longe la limite nord-ouest du site, séparant le secteur d'une zone industrielle concentrée dans la ville de Mont-Royal au nord. Le site est également délimité par l'avenue Clanranald au nord-est, un corridor ferroviaire au sud-est et une cour de triage du Canadien Pacifique au sud-ouest. Les enclaves résidentielles de la Ville de Hampstead et de la Ville de Côte Saint-Luc sont situées en face de la voie ferrée. Le site est desservi par la station de métro Namur sur la ligne orange de la STM et par des lignes d'autobus peu fréquentes.

Reposant sur les besoins de la communauté, notre plan offre un large éventail d'options de transport tant aux personnes résidentes qu'aux visiteurs et visiteuses d'Habitat Hippodrome et remédie à l'isolement du site par rapport aux communautés avoisinantes. Nous visons à favoriser une mobilité de haute qualité qui favorise les modes de déplacement durables et réduit la dépendance à la voiture, tout en reconnaissant les besoins d'intégration dans les secteurs environnants, où l'utilisation de l'automobile domine. Ces impératifs structurent la conception des connexions externes

proposées avec les quartiers environnants et le réseau de rues interne. Ils guident également nos interventions en matière de transport en commun, d'infrastructures cyclables et de circulation automobile.

Connexions externes

L'accès externe au site sera facilité par les connexions proposées suivantes :

- Création d'un corridor de mobilité active le long de la rue des Jockeys pour assurer une connexion à la station de métro Namur.
- Utilisation de la rue Jean-Talon Ouest comme artère pour tous les modes de transport sur la limite nord du site, reliant les extrémités est et ouest du site.
- Transformer la rue Devonshire en une rue complète qui servira de corridor de transport actif traversant l'autoroute 40.
- Créer un lien de mobilité active le long de la rue Clanranald, au sud-est, afin d'offrir une liaison directe pour les vélos vers le sud de la ville et le centre-ville.
- Création d'une nouvelle connexion avec Côte Saint-Luc au sud-ouest pour les piétons et les cyclistes

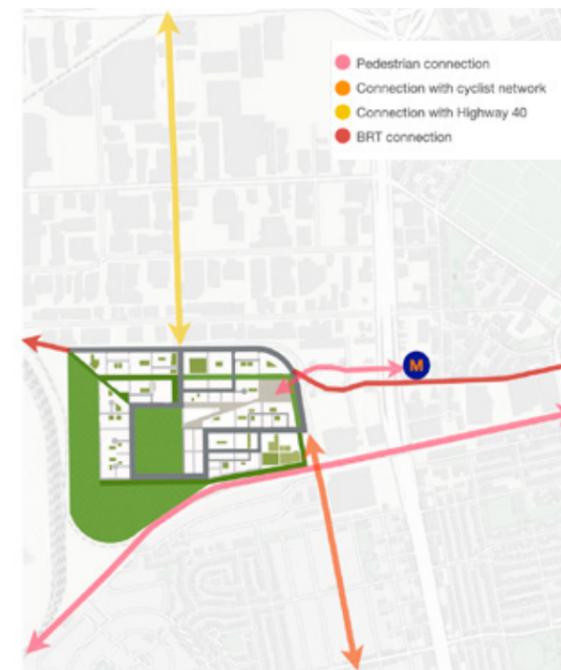


Figure 14, Connexions externes

Réseau viaire du site

L'aménagement que nous proposons concentre le trafic automobile sur deux axes principaux : 1) sur la rue Jean-Talon Ouest le long de la limite nord du site, qui sert d'artère principale pour le trafic de transit ; et 2) une nouvelle rue complète traversant le site, qui sert de point d'accès interne principal pour tous les services nécessaires liés à la voiture. Un réseau complémentaire de petites rues faisant office d'espaces partagés ne permettra l'accès des voitures qu'en cas de besoin, offrant aux cyclistes et aux piétons un accès direct à toutes les zones du site.

Le réseau interne que nous proposons envisage cinq typologies de rues différentes :

Rue complète : Agissant comme la rue principale du site, la rue complète accueillera de nombreux modes de transport différents avec des voies réservées aux bus, des pistes cyclables protégées et de larges trottoirs. Un espace sera également réservé pour des éléments d'infrastructure tels que des stationnements à vélos, des bioswales, des stationnements de covoiturage et des stationnements accessibles aux personnes handicapées. La rue est conçue pour permettre l'accès à la plupart des pâtés de maisons de l'Hippodrome tout en décourageant le trafic de transit.

Rue artérielle : La rue Jean-Talon Ouest sera prolongée à l'ouest du site. En tandem avec les plans actuels pour le prolongement du boulevard Cavendish, elle servira de seule rue de transit sur le site. Comme cette rue est située à la périphérie nord du site, elle devrait créer des nuisances limitées pour les résidents.

Rues partagées : Inspirée du concept de woonerf décrit ci-dessous, cette typologie de rue permettra la circulation des véhicules, mais ceux-ci seront limités à une vitesse réduite de 15 à 20 km/h. Cela permettra aux piétons et aux cyclistes de circuler en toute sécurité tout en partageant l'espace avec les voitures.

Allées d'accès : Le type de rue le plus courant dans le quartier, les allées d'accès seront réparties sur l'ensemble du site afin que tous les bâtiments soient accessibles aux véhicules motorisés en cas de besoin. Comme elles seront destinées à être utilisées principalement par les piétons et les cyclistes, la circulation des véhicules sera limitée à l'accès aux urgences et au transport de marchandises.

Allées piétonnes : Aucune voiture ne sera autorisée dans ces rues car les allées d'accès seront utilisées pour les livraisons et les urgences. Comme il n'y aura pas de circulation de véhicules dans ces rues, elles offriront une opportunité de verdissement en adoptant une forme physique similaire à celle des allées d'accès.

Étude de cas : Le concept de Woonerf

Développé à la fin des années 1960 dans la ville de Delft, aux Pays-Bas, le Woonerf est une rue partagée par les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés, les piétons ayant la priorité sur les voitures. La rue est conçue comme un espace de circulation combinant piétons et véhicules motorisés, ce qui oblige les voitures à ralentir et à se déplacer avec prudence. L'objectif principal d'un woonerf est d'améliorer la qualité de vie des résidents et résidentes en concevant des rues pour les gens, et non seulement pour la circulation.



Figure 15, Réseau interne

Accueillir les déplacements en voiture

- **Stationnement des véhicules:** Le plan prévoit un total de 3,000 places en fonction des projections municipales actuelles en matière de stationnement résidentiel. Tous les stationnements privés, y compris ceux des personnes visiteuses et résidentes, seront situés dans des garages souterrains.
- **Autopartage:** Le seul stationnement sur rue du site se trouvera sur la rue complète et sera exclusivement réservé aux voitures partagées afin de réduire le besoin de posséder une voiture parmi les personnes résidentes. Le plan prévoit environ 150 places de stationnement pour le covoiturage ; cette capacité peut être augmentée ou réduite selon les besoins.

Adaptation aux déplacements des cyclistes

Stationnement à vélos

Considéré comme plus pratique que le stationnement des voitures, le stationnement à vélos comprendra plus de 9,000 places réparties comme suit:

- **Supports à bicyclettes sur rue :** Répartis sur le réseau routier interne en fonction de la densité des bâtiments et destinés aux utilisateurs et utilisatrices à court terme, ils offrent au moins une place pour 20 unités résidentielles
- **Stationnement à vélos dans les résidences :** Situés dans des locaux à vélos sécurisés dans chaque immeuble résidentiel et destinés aux résidents et résidentes, ils offrent au moins une place par unité résidentielle
- **Garage pour vélos :** Situé sur l'actuel stationnement de surface entre la rue des Jockeys et la rue Jean-Talon

Ouest et destiné aux usagers et usagères du métro, il offre un total de 2,000 places

Vélo en libre-service

Afin d'étendre la couverture Bixi à l'Habitat Hippodrome, nous proposons l'installation de huit nouvelles stations situées à 300 mètres maximum les unes des autres et offrant au moins 20 quais par station, pour un minimum de 160 quais au total sur le site.

Adaptation au transport en commun

Service rapide par bus (SRB) le long de Cavendish-Jean-Talon : Une ligne d'autobus à haute fréquence longeant la rue Jean-Talon contribuera à accroître les options de déplacement inter-banlieues, avec la possibilité de se connecter à un futur prolongement de la ligne bleue et à la station Canora du REM.

Une ligne de bus 115 réaménagée : Le réalignement de la ligne d'autobus 115 de la STM utilisera la rue centrale partagée du site, avec un court embranchement sur la rue Clanranald vers la station Exo proposée. Comme cette rue n'est jamais à plus de deux pâtés de maisons d'une résidence, ce tracé permettra la plus grande accessibilité.

Ajout d'une station de train de banlieue Exo : Une nouvelle station Exo à l'intersection de l'avenue Clanranald et de la voie ferrée offrira une bonne connectivité avec les espaces commerciaux à proximité, est proche de la plus forte densité sur le site, et est à moins de 10 minutes de marche du métro.

Service de navette pour les résidents de l'Hippodrome : une navette locale conçue spécifiquement pour la connectivité à l'intérieur du site et pour les connexions avec Namur profiterait davantage aux personnes ayant des problèmes de mobilité, en offrant une fréquence très élevée et une connexion constante.



Figure 17, Trois modes de déplacement: voitures, vélos, transports en commun

Espace public



Figure 18, Schéma de l'espace public

Espaces publics intérieurs

En plus de fournir un accès équitable au site, les espaces publics et les programmes peuvent agir comme des lieux de rencontres qui multiplieront les possibilités de participation à la vie communautaire. Les espaces intérieurs et les programmes qui les utilisent sont essentiels à la création d'un sentiment de communauté et à l'animation du lieu. Ce plan comprend quatre interventions physiques majeures et une variété d'éléments programmatiques qui évolueront en fonction de la demande de la communauté.

Le centre communautaire

Ce bâtiment central abritera un ensemble d'installations clés pour l'activité sociale et la programmation communautaire. Une bibliothèque, offrant des services de prêt traditionnels, ainsi que des ressources et des espaces innovants pour le travail collaboratif et à distance, constituera le principal espace de réunion, d'apprentissage et de travail du centre communautaire. La bibliothèque servira également de centre interculturel en proposant une sélection de livres et des programmes culturels dans plusieurs langues. Un équilibre entre les espaces structurés et non structurés permettra de proposer des activités adaptées à

un large éventail d'âges, de niveaux de compétence et d'intérêts. Des bureaux et des salles de classe seront également mis à la disposition des services de soutien communautaire qui ont besoin d'un lieu fixe pour exercer leurs activités. Pour contribuer aux objectifs de résilience climatique, les espaces du centre communautaire seront également alloués comme espaces de



Figure 19, Centre communautaire

Étude de cas : Espace flex

L'espace flex de l'Habitat Hippodrome est inspiré par deux études de cas en France : Les Ateliers des Capucins à Brest et le projet Darwin à Bordeaux. Le premier est un bâtiment industriel transformé, et le second un ensemble d'édifices du patrimoine préservés. Les deux lieux mettent l'accent sur la variété et l'inclusivité et accueillent divers programmes qui animent leurs quartiers et offrent des possibilités de connexion et de collaboration.

refuge lors d'événements de chaleur ou de froid extrême, tandis que d'autres espaces communautaires pourront être utilisés pour des initiatives d'éducation climatique et d'ateliers.

L'espace flex

L'espace flex est un bâtiment adjacent au centre communautaire qui comprendra un grand hall ouvert pouvant être transformé en fonction des besoins de l'événement ou de l'utilisateur.ice, ainsi que des espaces de travail, de bureau et de stockage personnel. La FFC peut tirer des revenus de l'espace flex en le louant pour des activités commerciales et privées telles que des marchés spontanés, des concerts, des expositions d'art, des fêtes et des cérémonies religieuses. Lorsque l'espace n'est pas réservé, il sera rempli de mobilier et de tables à l'usage du grand public, offrant ainsi un troisième espace neutre aux résidents et résidentes.



Figure 20A, Espace flex exemple 1



Figure 20B, Espace flex exemple 2

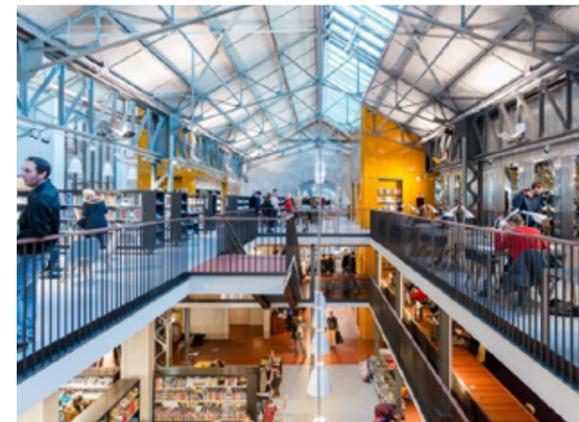


Figure 20C, Espace flex exemple 3



Figure 20D, Espace flex exemple 4

Écoles

Compte tenu du grand nombre de familles vivant à proximité, le plan propose la construction de trois nouvelles écoles — deux primaires et une secondaire — pour accueillir de 1,500 à 2,000 enfants en âge d'être scolarisés. Les écoles primaires accueilleront uniquement les enfants résidant dans le quartier de l'Hippodrome, tandis que l'école secondaire accueillera des élèves résidents du site, ainsi que certains venants des quartiers voisins. L'accès en voiture sera maintenu pour les services essentiels, mais la présence de couloirs verts adjacents aux écoles encouragera la mobilité active chez les élèves, parents et le personnel enseignant. Les efforts de mutualisation garantiront que les installations scolaires, telles que les gymnases, les auditoriums, les cafétérias et les terrains de sport, pourront être utilisées à d'autres fins en dehors des heures de cours si nécessaire. Ces installations seront gérées en partenariat avec la ville et le FFC afin de maximiser leur disponibilité pour d'autres groupes d'utilisateurs et d'utilisatrices.

Étude de cas : L'économie sociale et le développement communautaire

Le modèle d'économie sociale proposé s'inspire du programme pilote de zonage commercial des appartements résidentiels de Toronto. Ce programme vise à fournir un accès pratique et praticable à pied aux magasins et aux services aux résidents des tours d'habitation. Grâce à ce programme, les personnes résidentes des lotissements participants ont accès à des cuisines commerciales pour organiser des ateliers alimentaires, à des bureaux pour le travail communautaire sur place et à un atelier de vélo pour apprendre des techniques d'entretien et participer à des séances de groupe.



Figure 21, Vue de l'école



Figure 22, Vue commerciale

Espaces commerciaux et d'économie sociale

Comme la plupart des infrastructures sociales sont centralisées dans la moitié est du site, le fait de préserver des espaces pour les activités commerciales et d'économie sociale au rez-de-chaussée des tours d'habitation permettra de créer des espaces vivants dans l'ensemble du développement. Les usages commerciaux traditionnels tels que les commerces de détail, les cafés, les restaurants, les pharmacies, les épiceries et les banques seront concentrés le long des corridors centraux et de la place publique pour un accès pratique. Les utilisations de l'économie sociale seront dispersées dans le quartier. Ces espaces peuvent servir de centres communautaires hyperlocaux et permettre un accès facile aux activités des entreprises sociales et aux ressources locales. Ils seront mis à la disposition des organismes sans but lucratif établis et des membres de la communauté qui souhaitent mettre en place leurs propres programmes. Ces espaces d'économie sociale dynamiques et réactifs peuvent être utilisés pour une variété de services de soutien communautaire, notamment des cours de langue, une aide juridique, des services d'emploi, des soins de santé, des centres pour personnes âgées, des services de garde d'enfants et d'autres services souhaités par la communauté.

Espaces publics extérieurs

En plus des espaces intérieurs, le plan propose plusieurs typologies d'espaces publics extérieurs pour promouvoir une

programmation communautaire riche et des modes de vie sains et durables. L'Habitat Hippodrome accueille un grand parc, une place publique, une ceinture de biodiversité et quatre corridors verts. Les personnes résidentes du quartier Hippodrome bénéficieront d'environ 21 hectares d'espaces verts, soit un ratio d'environ 31 mètres carrés par logement.

Le parc de l'Hippodrome

D'une superficie de 5 hectares, le parc de l'Hippodrome sera l'espace vert le plus important du quartier. Le parc sera divisé en trois sections, chacune d'entre elles offrant des possibilités d'activités particulières. Le tiers nord du parc, avec ses allées sinueuses et les nombreuses aires de repos autour d'un étang, sera propice aux loisirs, à la contemplation et aux pique-niques. La partie centrale sera constituée de zones plus boisées et d'un corridor de transport actif qui réduira considérablement la distance de marche des résidents et résidentes du secteur sud-ouest du quartier vers le centre communautaire et la gare de Namur. Le tiers sud, avec son amphithéâtre, son terrain de soccer, son aire de jeu accessible pour les enfants et son aire de jeu libre, sera le mieux adapté aux activités récréatives.

La conception du parc optimise l'accessibilité en utilisant des chemins au niveau du sol, en minimisant les clôtures et en fournissant des structures accessibles aux fauteuils roulants dans l'aire de jeu. Au lieu de clôtures, la topographie sera utilisée pour délimiter les zones fonctionnelles du parc, avec des pentes



Figure 23, Schéma écologique

douces autour de l'étang et un monticule herbeux entouré de sièges en pierre situé à côté du terrain de football. Ce monticule, fabriqué à partir de matériaux d'excavation recyclés, éliminera le besoin de gradins métalliques pour les matchs sportifs et les représentations scéniques, tandis que le versant opposé du monticule permettra la pratique de sports de glisse en hiver.

Deux toilettes publiques avec abreuvoirs seront situées de part et d'autre du parc. Les usagers pourront facilement trouver leur chemin grâce à la présence de cartes et de sculptures d'animaux répartis en des lieux stratégiques du parc. Ces sculptures d'animaux, créées par des artistes locaux, seront des éléments facilement identifiables du parc et pourront divertir les enfants dans une quête du style "repérez-les tous".

Grâce à son abondante couverture végétale, le parc sera une pièce importante de la stratégie d'atténuation des îlots de chaleur urbains et de gestion des eaux de pluie, en plus d'améliorer la connectivité écologique pour les espèces indigènes. Le parc offrira également des occasions d'éducation environnementale aux visiteurs et visiteuses grâce à des panneaux informatifs expliquant la valeur et l'utilité des services écosystémiques et de la flore indigène.

Grâce à sa conception versatile, le parc de l'Hippodrome pourra accueillir toute une série d'activités. Le terrain de sport peut accueillir des matchs de soccer, des concerts, etc. L'aire de jeu libre, quant à elle, pourra accueillir des séances de yoga et des parties de frisbee, et les sentiers polyvalents qui sillonnent le parc se prêteront à la pratique du patin à roulettes, du vélo, de la course à pied et du ski de fond.



Figure 24A, Activités d'été



Figure 24B, Activités d'hiver



Figure 25, Place publique

Place publique

Animée et dynamique, la place publique sera l'épicentre de la vie publique à l'extrémité est du quartier. Carrefour où les piétons et les cyclistes convergent pour rejoindre la station de métro, la place publique sera à la fois la porte d'entrée de la communauté et le principal pôle de son développement économique. Elle accueillera les visiteurs et visiteuses avec des vitrines animées et une programmation événementielle unique, et invitera les locaux à s'attarder avec leurs proches autour d'une fontaine, de jeux d'eau et d'installations éphémères. L'expérience usager sera améliorée par la mise en place de panneaux signalant les principaux attraits de la communauté et d'un calendrier annonçant les événements à venir. Les événements qui se déroulent sur la place pourront être déplacés dans l'espace flex en cas de mauvais temps, en hiver, ou lorsqu'ils se terminent après 23h00.

Les installations permanentes sur la place publique seront minimales et discrètes, laissant beaucoup d'espace libre pour la programmation. Des espaces de stockage seront prévus sur place pour les installations temporaires telles que les tentes, les tables, les sièges et les jeux de plein air. La taille généreuse de la place permettra également de laisser certains éléments de conception à la participation du public et de les ajouter de manière itérative au fil des ans.

Sans nier la prédominance des surfaces minérales sur la place publique, les bords nord et est laisseront beaucoup de place aux arbres, aux plates-bandes, aux bancs et aux tables à pique-nique, offrant une transition douce vers les corridors verts adjacents décrits ci-dessous. En été, les terrasses des restaurants seront ombragées par des auvents et les jeux d'eau de la place soulageront les enfants et les adultes de la chaleur.

Espaces verts décentralisés

Les cours d'immeubles, les jardins, les bords de rues et les cours d'écoles constituent l'essentiel de l'espace extérieur public et semi-public résiduel. Chacun de ces espaces présente des opportunités uniques pour développer l'agriculture urbaine et autres initiatives récréatives, tout en augmentant le couvert végétal sur l'ensemble du site. Les structures décisionnelles telles que le FFC et le SDCC détermineront comment chaque espace sera utilisé et comment les bénéfices seront partagés entre les membres de la communauté.



Figure 26, Corridor du nord

Interventions écologiques

La ceinture de biodiversité

La ceinture de biodiversité donnera la priorité à la nature et à la provision de services écosystémiques, plutôt qu'à la présence humaine. Elle agira comme un puits de carbone, atténuera les îlots de chaleur urbaine et minimisera le bruit et la pollution atmosphérique émanant de l'infrastructure ferroviaire active qui borde le site côtés sud et ouest. La ceinture sera divisée en deux parties. La partie ouest, d'environ 100 mètres de large, sera presque exclusivement boisée ; la partie sud, d'une largeur pouvant atteindre 200 mètres, comportera des milieux humides en plus d'habitats forestiers.

Le secteur boisé, d'une superficie d'environ huit hectares, utilisera des espèces indigènes d'arbres, d'arbustes et de fleurs pour créer un environnement morphologiquement complexe qui offrira des habitats à un large éventail d'espèces indigènes d'oiseaux, de mammifères, d'insectes et de reptiles. Cet objectif sera atteint grâce à une régénération naturelle assistée et à l'utilisation d'habitats artificiels tels que des hôtels à insectes et des cabanes à oiseaux en bois. Pour l'accès humain, la zone forestière sera traversée par un seul sentier de marche recouvert de copeaux de bois.

La composante milieu humide, d'une superficie d'environ trois hectares, sera située dans une dépression naturelle au sud-ouest du site. Une grande partie de cette zone est actuellement couverte par une espèce invasive, le roseau commun, qui doit d'abord être éradiquée. Une fois que le milieu humide sera devenu un écosystème hydrologiquement stable et morphologiquement complexe, elle servira d'habitat à des amphibiens tels que les grenouilles, les crapauds et les salamandres, ainsi qu'à des oiseaux aquatiques tels que les bernaches et les canards.

À l'échelle métropolitaine, la ceinture de biodiversité fera office de conduit entre le corridor de biodiversité nord-sud existant de Ville-Saint-Laurent et le corridor de biodiversité est-ouest de Darlington. En conjonction avec les corridors verts explorés dans la section suivante, la ceinture de biodiversité créera une ceinture verte complète ornant l'ensemble du quartier de l'Hippodrome.

Les corridors verts

Les corridors verts viseront à faciliter la mobilité des piétons, des cyclistes et des skieurs de fond en hiver, tout en offrant un espace pour une programmation communautaire décentralisée, comme l'agriculture urbaine. Les corridors constituent également un écran contre le bruit et les nuisances visuelles, tout en améliorant l'intimité. Cela se reflète dans le fait que les trois cours d'école font face à un couloir vert et que le stationnement adjacent à l'est du site est également séparé du site par un couloir vert.

Le corridor du nord

Large de 25 mètres et long de 800 mètres, le corridor nord sera parsemé de tables de pique-nique accessibles et servira de trait

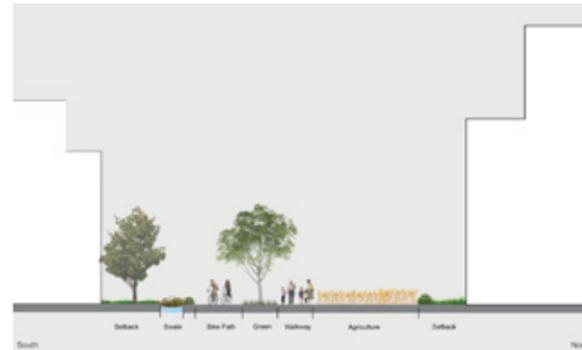


Figure 27, Corridor du nord



Figure 28, Corridor du sud

d'union entre les secteurs les plus denses du quartier et la place publique et la station Namur. Sur son flanc nord, il accueillera des plates-bandes converties en jardins mellifères et en parcelles d'agriculture urbaine. Des rigoles, ou sillons humides, seront également intégrées pour améliorer la gestion des eaux pluviales.

Le corridor de l'est

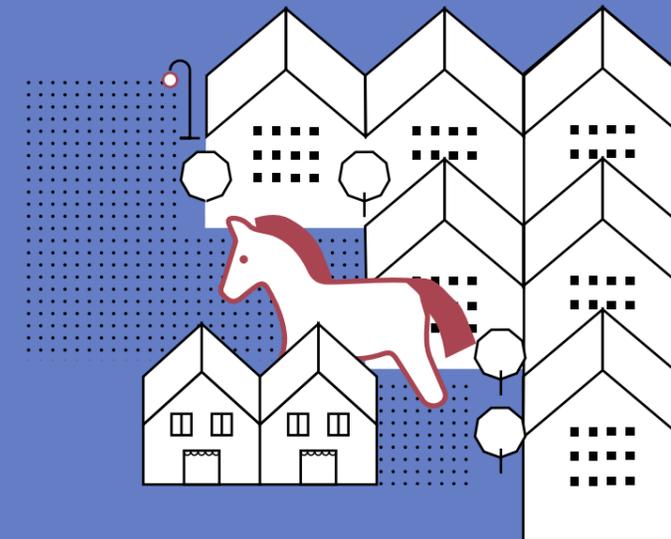
Le corridor de l'est séparera l'école secondaire et les résidences avoisinantes du grand stationnement de surface situé à l'est du site. Il fonctionnera également comme lien stratégique de transport actif au-delà du quartier, reliant les cyclistes au centre-ville via l'avenue Clanranald, et permettant aux personnes résidant à Hampstead et à Côte-des-Neiges d'accéder à l'école secondaire et à la place publique du quartier.

Le corridor du sud

Ce corridor adjacent à la ceinture de biodiversité comportera des haies et une végétation dense pour amortir le bruit du chemin de fer. Des jardins mellifères, avec des plantes soigneusement choisies, feront le bonheur des insectes pollinisateurs indigènes au printemps, à l'été et à l'automne.

Le corridor de l'ouest

Ce corridor s'inscrit également dans le prolongement de la ceinture de biodiversité. Il rejoindra la rue Jean-Talon Ouest et le futur prolongement du boulevard Cavendish au nord-ouest.



PARTIE 4

Mise en œuvre

Mise en œuvre

La mise en œuvre d'Habitat Hippodrome nécessitera une stratégie détaillée, par étapes, qui abordera le développement communautaire, la construction et la continuité de la gouvernance. La faisabilité financière continue du projet sera tout aussi importante, tenant en compte l'évolution constante des besoins. Cette section présente des arguments en faveur de méthodes innovantes de financement public pour atteindre l'objectif de la création de logements abordables, pour le long terme, hors-marchés, et à grande échelle sur le site.

Phases de développement et de gouvernance

La fiducie foncière communautaire (FFC) est un outil de gouvernance essentiel pour gérer le phasage d'Habitat Hippodrome. Elle aidera le site et ses résidentes et résidents à s'adapter efficacement aux fluctuations de la population, à l'évolution du parc immobilier parmi les associations de logement et à la construction de nouveaux bâtiments au fil du temps. Elle guidera également la croissance du site en travaillant avec les GRT et d'autres organisations ayant de l'expérience en développement sans but lucratif.

Le phasage peut être décomposé en trois étapes distinctes sur 20 ans : pré-construction et planification (années 0-3) ; construction (années 4-15) ; et achèvement (années 15-20 et suivantes). La croissance et la complexité croissante de la gouvernance, du développement et des finances de l'Habitat Hippodrome sont étroitement liées, afin de créer une stratégie de phasage réactive, aboutissant finalement à une communauté habilitée qui peut stabiliser le site socialement et financièrement à long terme.

La phase de pré-construction et de planification sera entièrement gérée par la FFC par l'intermédiaire d'un conseil composé de représentant.e.s de la ville et de la Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges. Ce conseil sera chargé d'embaucher un directeur général, qui sera responsable de l'embauche d'employés pour les services des finances, du développement et de l'entretien des bâtiments et des terrains

du FFC, ainsi que de ceux de la SDCC. Le processus de développement de cette phase sera principalement guidé par le département Développement du FFC, qui prendra la forme d'un consortium d'experts en économie sociale. Ce consortium sera crucial lors des premières phases d'Habitat Hippodrome.

Pour constituer ce consortium, le premier conseil d'administration du FCC, composé de représentant.e.s de la communauté et de la ville ainsi que de la direction exécutive, lancera un appel d'offres auprès de différents groupes de développement de l'économie sociale. Les critères de sélection comprennent la crédibilité et l'expérience dans le développement de grands sites. La taille et la composition du consortium de développement changeront en fonction des besoins d'Habitat Hippodrome, car le consortium sera probablement consulté moins souvent lorsque la construction sera presque terminée. Cependant, nous prévoyons que de nombreuses relations seront permanentes et qu'elles soutiendront le conseil d'administration du FFC par des conseils d'experts afin d'assurer la réussite continue du projet.

La phase de construction se caractérise par la construction de bâtiments pour les associations de logements. Sous la direction du consortium de développement, la construction de tous les types de modèles de logements et d'espaces commerciaux commencera au cours de la troisième année. Nous prévoyons que les premières unités seront occupées à la fin de la quatrième année. La construction des unités d'équité sera terminée en premier, au cours des dix prochaines années, avec une date d'achèvement estimée à la douzième année. Les unités locatives au taux du marché seront construites pendant les trois années successives, jusqu'à la fin de la quinzième année. Les unités de logement subventionnées et abordables, ainsi que les espaces commerciaux et de stationnement, devraient être échelonnés sur toute la durée de la construction, soit 20 ans.

Au fur et à mesure que les structures physiques seront construites, les bases d'une gouvernance démocratique du site seront également posées. Lorsque les bâtiments seront remis aux associations de logement et que les coopératives seront formées, elles éliront leurs conseils d'administration respectifs et les premières nominations et élections à l'assemblée générale auront lieu. En même temps, les membres de l'assemblée commenceront à choisir parmi eux d'autres membres du conseil d'administration

du FFC, remplaçant progressivement les fonctionnaires de la ville et les membres de la communauté jusqu'à ce que les personnes résidentes représentent les deux tiers du conseil.

La phase d'achèvement marquera le début de la gouvernance régulière du site, conformément au modèle établi dans la section 3 ci-dessus. Le conseil final du FFC sera composé de dix résidentes ou résidents, de trois représentant.e.s de la communauté et de deux fonctionnaires municipaux. L'assemblée générale sera remplie proportionnellement par les associations de logement. Toutes les associations de logement pourront déterminer leurs propres procédures de gouvernance et comités internes.

Autres considérations relatives au phasage

De multiples parties prenantes seront nécessaires pour construire un projet aussi ambitieux. Le modèle financier présenté dans cette proposition met en évidence les défis associés à la fourniture de logements hors-marchés et illustre la nécessité de collaborer avec différents niveaux de gouvernement. Comme le démontrent des exemples tels que Griffintown, l'ancien Hôpital de Montréal pour enfants et Le Triangle, il est important de planifier de manière proactive l'espace qui répond aux besoins locaux, notamment les écoles, les espaces verts et les centres communautaires. Bien que l'analyse de faisabilité de ce rapport se limite aux coûts de logement, il est essentiel que les commodités sociales

soient prioritaires dès le début du développement d'Habitat Hippodrome. La phase de pré-construction et de planification devrait donc inclure la préparation initiale du site. Cela comprend l'aménagement paysager pour permettre l'écoulement des eaux pluviales et l'élimination des espèces invasives présentes sur le site. Ensuite, le réseau routier du site sera tracé. Au cours de la phase de construction, les logements à forte densité et les espaces communautaires tels que les écoles, le centre communautaire, la place publique et les espaces verts seront construits. Suivra la construction de complexes d'habitation de moyenne et basse densité.

Le fait de commencer par la construction des bâtiments de haute densité dont la construction est plus intensive et perturbante pour un quartier minimisera les inconvénients pour les résidents et résidentes de ce projet de vingt ans. Cette proposition permettra également d'attirer les visiteurs et visiteuses dans les espaces commerciaux qui s'y trouveront, et donc d'augmenter les rentrées d'argent dans les premières phases du projet. Lorsque la construction des bâtiments tirera à sa fin, l'aménagement paysager extérieur sera finalisé. Ce phasage prévoit que le site sera développé du nord au sud, comme l'illustre la figure 29 - Diagramme de zonage. En pratique, l'échelonnement exact sera décidé par le conseil d'administration du FFC et le consortium de développement, ce qui permettra d'adapter le site en fonction des besoins et des intérêts de la communauté.



Figure 29. Diagramme de zonage

Analyse financière

Les difficultés de financement et d'entretien de logements abordables qui contribuent à la crise actuelle du logement ont également un impact sur la viabilité d'Habitat Hippodrome. L'analyse financière suivante présente uniquement une ventilation sommaire des coûts de construction de logements sur le site. En tant que telle, elle n'inclut pas les coûts de construction et d'entretien des espaces verts, des routes, des écoles, des centres communautaires, des infrastructures d'eau, qui sont pour la plupart supportés par les budgets municipaux. Une analyse plus complète sera nécessaire pour prendre en compte l'ensemble des revenus et dépenses potentiels d'un site entièrement réalisé. Bien qu'il y ait de fortes chances de rentabilité à long terme grâce aux espaces commerciaux et aux revenus locatifs, la portée de cette étude de faisabilité vise à souligner les défis de financement auxquels un tel projet peut être confronté. Néanmoins, la demande constante de logements abordables fait de ce projet une opportunité pour des stratégies de financement innovantes.

Hypothèses

Cette section couvre brièvement les hypothèses, les sources et la méthodologie utilisées pour produire l'analyse financière. Les chiffres spécifiques ont été tirés de guides, de cas similaires ou de conseils d'experts du secteur. Dans presque tous les cas, une certaine inflation a été supposée, allant de 1 % à 5 % selon l'entrée. Il est important de noter qu'il est extrêmement difficile de prévoir ce chiffre avec une grande confiance sur une période de 35 ans. Les taux ont donc été attribués sur la base d'hypothèses éclairées.

1. Exonération de l'impôt foncier

Afin de réduire la perspective d'une augmentation du fardeau fiscal d'Habitat Hippodrome en raison de la hausse de la valeur des propriétés, nous recommandons que la FFC soit exemptée du paiement de l'impôt foncier. Bien que Montréal n'exempte actuellement aucune propriété de l'impôt foncier, il existe de nombreux précédents au Canada où de telles taxes sont exemptées pour le logement social et d'autres utilisations du sol à vocation communautaire. La Loi sur l'évaluation foncière de l'Ontario exempte de l'impôt foncier les terrains et les biens appartenant à des organismes philanthropiques, à des municipalités, à des organismes de bienfaisance et à des centres de soins pour personnes âgées et pour enfants. À Regina, les logements abordables et sociaux sont également exemptés de l'impôt foncier pendant une certaine période. Ainsi, notre analyse financière suppose que le Québec et la ville de Montréal emboîtent le pas et permettent une exonération de l'impôt foncier. Nous croyons qu'une telle proposition est politiquement réalisable pour un projet qui vise à répondre à une proportion

aussi importante des besoins en logements abordables de la ville. Les impôts fonciers ont donc été déduits des dépenses opérationnelles annuelles du FFC.

2. Donation de terrain

Le site de l'Hippodrome est actuellement vacant. Comme la plupart des politiques fédérales et provinciales en matière de logement sont conditionnelles à des contributions municipales, on s'attend à ce que la ville fasse don du terrain pour ce projet, ce qui dispense le FFC du fardeau financier de l'achat du terrain. On peut faire valoir à la Ville que ce projet atténuera les pressions budgétaires à long terme en réduisant la nécessité de dépenser des millions pour acheter et rénover de vieux immeubles afin de répondre aux besoins en logements abordables. Ce don, associé au fait que les travaux de décontamination ont déjà été entrepris par le ministère de l'Environnement, améliorera la faisabilité financière du projet.

3. Fonds de prévoyance

Une fois que les opérations seront en cours à l'Hippodrome de l'Habitat, un fonds de prévoyance commencera à s'accumuler jusqu'à atteindre un montant de plusieurs millions de dollars. Il est donc supposé que la FFC, afin d'augmenter ses revenus, pourra générer des intérêts bancaires moyens de 2% sur le fonds de réserve annuellement.

Faisabilité

L'Hippodrome de l'Habitat vise à rester durablement abordable plutôt qu'à perpétuer la rentabilité. Les trois principales composantes de cette analyse de faisabilité sont le coût, les recettes et les subventions. Le coût d'investissement et le coût d'exploitation constituent la composante coût. Les recettes seront principalement tirées des loyers mensuels résidentiels et commerciaux. Le flux de subventions couvre les ressources provenant du secteur public et du tiers secteur.

Le diagramme ci-dessous illustre les paiements des coûts d'investissement, les recettes et les subventions à différentes étapes du développement et de l'exploitation d'Habitat Hippodrome. La phase de construction prévue devrait durer

vingt ans. Les recettes et les dépenses se déroulent en parallèle, car elles commenceront toutes deux après l'occupation des résidents, la quatrième année. Le modèle de revenus comprend un taux d'inoccupation de 2 % et une augmentation annuelle des loyers de 2,5 %. Les composantes suivantes sont incluses dans les dépenses : le fonds de prévoyance, le remboursement du prêt (capital et intérêts), l'assurance, les frais de gestion et d'exploitation, et les taxes. Dans la composante subvention, les ressources provenant du gouvernement et des investisseurs sociaux sont prises en compte. Les types de subventions comprennent les subventions d'investissement pendant la période de pré-construction et de construction et les programmes de supplément au loyer pendant la phase d'exploitation à long terme.

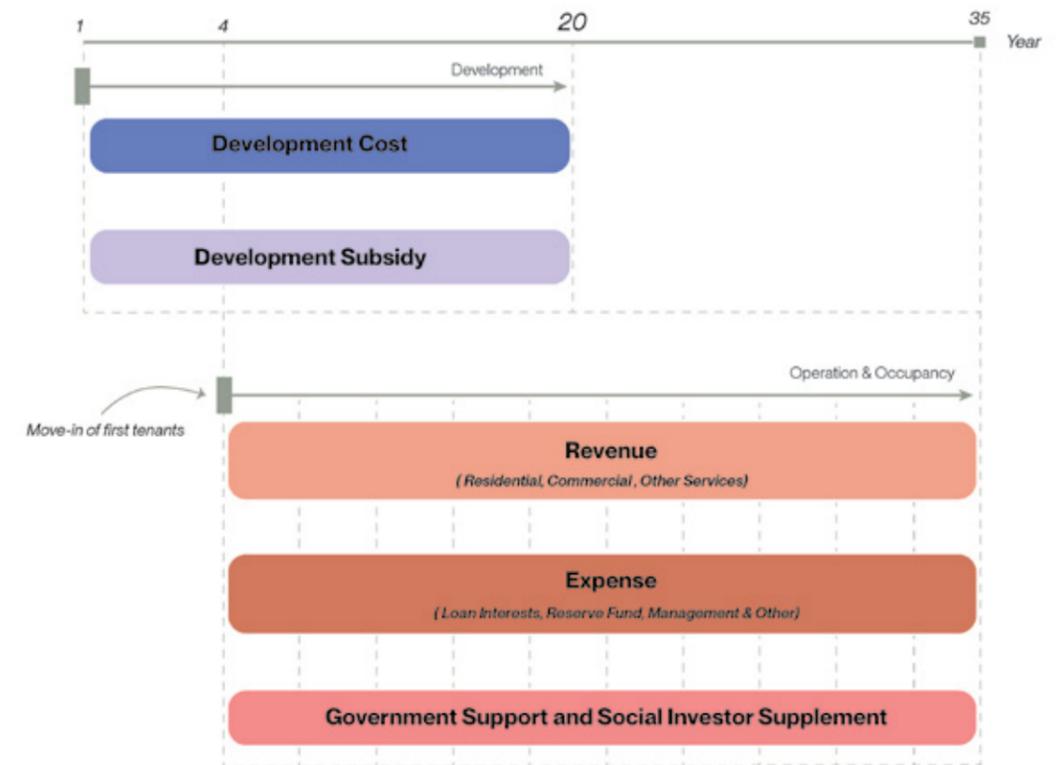


Figure 30. Schéma de Faisabilité GANNT

Coûts de Développement

Les coûts de développement calculés dans ce plan comprennent les coûts de construction résidentielle et les considérations connexes. Le total des coûts matériels et immatériels est estimé à 3,9 milliards de dollars. Si l'on inclut les paiements d'intérêts sur les différents prêts nécessaires - 736 millions de dollars - les coûts de développement sont estimés à 4,6 milliards de dollars sur un total de 20 ans. Les coûts de construction sont les suivants :

- Surface brute de plancher des unités résidentielles pour les bâtiments de 6 étages ou moins ;
- Surface brute de plancher des unités résidentielles pour les bâtiments de 7 étages ou plus ;
- Surface brute de plancher des espaces à usage mixte (commercial et communautaire) situés au rez-de-chaussée des bâtiments résidentiels ;

- Coûts accessoires : estimés à 25 % du sous-total, ces coûts comprennent les permis, les frais administratifs, les honoraires professionnels et les taxes. Il s'agit d'une estimation approximative qui dépendra de l'approche de la construction ;
- Fonds de prévoyance : estimé à 5 % du total partiel ; ce fonds sera utilisé en cas d'urgence pendant la construction ;

Les estimations sont basées sur un coût par pied carré provenant du Guide canadien des coûts Altus 2022 pour la région du Grand Montréal. Le coût le plus élevé pour la région a été utilisé, plus une majoration de 5 % pour refléter les augmentations probables des coûts de construction dans les années à venir. En raison des difficultés à identifier un coût moyen fiable par pied carré pour l'espace commercial du rez-de-chaussée dans les immeubles à usage mixte, le prix de construction d'immeubles à bureaux a été utilisé.

Type	Superficie totale (pi2)	Coût/pi2	Altus 2022 (haut)
Résidentiel (< 7 étages)	5,511,843	\$273/pi2	\$273/pi2
Résidentiel (7+ étages)	1,930,217	\$289/pi2	\$289/pi2
Rez-de-chaussée (mixte)	1,139,338	\$263/pi2	\$263/pi2

Figure 31, Surface brute de plancher et coût de construction par type

	Quantité (pi2)	Coût par unité	Coût
Bâtiment			
Résidentiel (< 7 étages)	5,511,843	\$273/sqft	1,924,723,059
Résidentiel (7+ étages)	1,930,217	\$289/sqft	713,530,681
Rez-de-chaussée (mixte)	1,139,338	\$263/sqft	301,699,143
Stationnement souterrain			\$79,916,058
Sous-total			3,019,868,940
Coûts indirects		25%	754,967,235
Fonds de contingence		5%	150,993,447
Coût total de la construction (A)			3,925,829,622
Finance			
Prêts fédéraux (Co-I, AHIF, RCFI)		-%	449,100,000
Prêt privé à 5 %		5%	74,051,739
Programmes sociaux de prêts à 2%		2%	\$51,500,000
Prêt privé MLI		1%	\$162,139,072
Total des intérêts (B)			736,790,811
Coûts totaux de développement (A + B)			4,662,620,433

Figure 32, Résumé des coûts de développement

Revenus et dépenses

Au fur et à mesure que le projet complète ses phases de construction et commence à être loué et exploité, des revenus sont générés par les loyers, les ventes et les subventions. La FFC aura également des dépenses permanentes sous forme de remboursement de la dette et des intérêts, de taxes, d'un fonds de prévoyance pour les rénovations majeures, de frais d'entretien annuels et d'assurance de la propriété.

La construction commençant dans la troisième année, les frais d'assurance des bâtiments doivent être pris en charge par la FFC pour les bâtiments achevés cette année-là. À partir de la quatrième année, les revenus seront générés par la vente d'unités de participation au capital et par les revenus de la location de logements, de commerces et de places de stationnement. Les recettes provenant des revenus locatifs varieront en fonction de la taille des unités. Le loyer au taux du marché est estimé à 1 292 \$ pour un logement d'une chambre à coucher et à 2 126 \$ pour un logement de quatre chambres à coucher. 10 % de ces revenus seront mis de côté comme fonds de réserve pour les rénovations majeures qui auront lieu après 25 ans.

La vente d'unités d'actions se poursuivra jusqu'à l'année treize,

après quoi on observera une baisse des revenus. Entre les années huit et dix-sept, alors que la majeure partie des prêts de développement sont remboursés, les dépenses de la FFC dépasseront ses revenus. À partir de la dix-huitième année, cependant, une partie importante du remboursement de la dette sera terminée et les revenus commenceront à dépasser les dépenses.

La construction de toutes les composantes résidentielles, commerciales et de stationnement sera terminée à la fin de la vingtième année. À ce moment-là, l'écart entre les recettes et les dépenses commencera à se creuser, les recettes dépassant de loin les dépenses. On suppose que ce bénéfice sera utilisé pour rembourser la municipalité pour toute aide opérationnelle ou tout prêt qui aurait pu être accordé. Cette situation se poursuivra jusqu'à la vingt-huitième année, lorsque la FFC devrait avoir terminé le remboursement de toutes ses dettes. Entre les années vingt-huit et trente-cinq, la FFC disposera d'un capital considérable qu'elle pourra réinvestir dans d'autres projets de logements sociaux dans la ville. À partir de la trente-cinquième année, on estime que les revenus atteindront 346 millions de dollars, pour des dépenses de 66 millions de dollars.

Type de logement	Valeur des fonds propres	Frais d'entretien/m
1 chambre	\$390,000	\$300.00
2 chambres	\$509,000	\$300.00
3 chambres	\$630,000	\$300.00
4 chambres	\$719,000	\$300.00

Figure 33, Valeur des Fonds Propres

	Type de logement	"Loyer mensuel (Année 1)"
Payé par le résident en PSL subventionné*	1 chambre	\$465.00
	2 chambres	\$585.00
	3 chambres	\$665.00
	4 chambres	\$765.00
Abordable	1 chambre	\$1,162.00
	2 chambres	\$1,463.00
	3 chambres	\$1,663.00
	4 chambres	\$1,913.00
Prix du marché	1 chambre	\$1,292.00
	2 chambres	\$1,626.00
	3 chambres	\$1,848.00
	4 chambres	\$2,126.00

Figure 34, Loyer mensuels des modèles de logement

Financement

Le projet Habitat Hippodrome fait appel à des financements provenant de diverses sources afin de maximiser le nombre d'unités pouvant être construites. Le projet proposé est un mélange d'unités au taux du marché, d'unités abordables, d'unités à loyer indexé sur le revenu et d'unités d'accession à la propriété abordables. En tant que tel, chacune sera admissible à différentes possibilités de financement de tous les niveaux de gouvernement. Pour les unités à loyer modéré, les loyers proposés sont inférieurs à la moyenne actuelle de Côte-des-Neiges. Comme la Stratégie nationale du logement du gouvernement fédéral donne la priorité à la création de logements locatifs abordables, une abondance de ressources est facilement disponible pour les logements locatifs subventionnés et abordables à Habitat Hippodrome. Il sera relativement plus difficile d'obtenir des fonds pour les logements locatifs au taux du marché et les unités en copropriété ; ces lacunes en matière de financement seront abordées ci-dessous.

Les prêts à la construction seront obtenus auprès d'institutions financières, comme la Banque de Montréal, qui ont exprimé leur intérêt pour les projets qui augmentent l'accès au logement et favorisent le développement économique. Cette analyse financière tient compte des taux d'intérêt bancaires élevés par rapport aux évaluations effectuées par la SCHL. Puisque le modèle de copropriété générera des fonds au fur et à mesure que les logements seront vendus, le profit de 15 % réalisé sur la vente des logements sera affecté au fond de prévoyance et à d'autres dépenses, comme le remboursement de la dette.

Le financement de la SCHL contribuera à environ 20 % du coût total des immobilisations. Le financement provenant du co-investissement sera fourni sous la forme d'un prêt remboursable et d'un prêt-subvention qui sera récompensé pour un rendement supérieur en matière d'abordabilité, d'accessibilité et d'efficacité énergétique. En outre, le programme unique d'assurance prêt

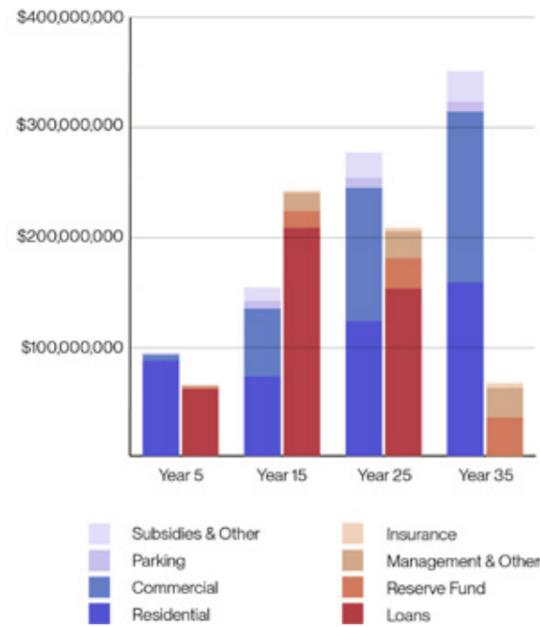


Figure 35. Recettes et dépenses annuelles

Options de financement	Modèle d'occupation			
	Loyers Subventionnés	Loyers Abordables	Loyers Prix du marché	COOP Co-propriété
Programme supplément au loyer (PSL)	✓	✓		✓
PHAQ - Programme d'habitation abordable Québec	✓	✓	✓	✓
Financement initial	✓	✓	✓	✓
Financement de la construction de logements locatifs	✓	✓	✓	✓
Fonds national de co-investissement pour le logement	✓	✓	✓	
Fonds d'innovation pour le logement abordable				

Figure 36. Options de financement par modèle d'occupation et accessibilité financière

hypothécaire de la SCHL permettra au projet d'obtenir des prêts hypothécaires auprès de prêteurs privés à des taux d'intérêt réduits. Le projet est également admissible au financement de la Fédération canadienne des municipalités, et en particulier au Fonds municipal vert, qui aide à la construction de nouveaux bâtiments éconergétiques qui émettent moins de gaz à effet de serre.

Au niveau provincial, l'Hippodrome chercherait à obtenir des contributions du Programme d'habitation abordable Québec (PHAQ), qui est un programme qui fournit des fonds pour les logements à loyer indexé sur le revenu et les logements abordables. On suppose qu'au cours des prochaines années, le programme PHAQ recevra un budget plus important pour le développement immobilier au fur et à mesure qu'AccèsLogis sera éliminé et remplacé. Afin de positionner le projet pour qu'il reçoive le soutien de bailleurs de fonds qui exigent une abordabilité de 25 ans et plus, l'Habitat Hippodrome procédera à des augmentations de loyer après l'occupation initiale uniquement en conformité avec les lignes directrices municipales sur les augmentations de loyer.

Afin de combler le manque de financement restant, le projet se tournera vers des subventions d'organismes communautaires tels que la Fondation Chagnon, la Fédération des travailleurs

et travailleuses du Québec (FTQ) et le Fonds d'aide au développement du milieu de la Caisse Desjardins. On tiendra compte de la présence éventuelle d'initiatives de logement abordable dirigées par des syndicats étudiants - semblables à l'UTILE de l'UQAM - qui peuvent mettre en commun des fonds pour investir dans des biens immobiliers à vocation sociale.

L'introduction d'obligations communautaires de fonds de placement immobilier (FPI) à faible taux d'intérêt et à fort impact social peut également contribuer à combler les lacunes de financement. Cette stratégie vise des institutions telles que le Fonds de pension canadien, la Caisse de dépôt et placement du Québec et d'autres bailleurs de fonds qui investissent dans la communauté sans revendiquer la propriété d'unités ou de bâtiments individuels. Un précédent intéressant pour ce type de stratégie est le Centre for Social Innovation (CSI) de Toronto, qui est soutenu par la ville de Toronto et a pu obtenir un taux d'intérêt préférentiel de son prêteur. La garantie des obligations communautaires par le gouvernement du Canada fournira également un financement fiable pour le développement d'Habitat Hippodrome.

Sources de financement	Type	Total sur 20 ans	Notes
Subventions municipales	Subvention	\$103,500,000	Assumer un maximum de 5M\$ par bâtiment pour 30% des immeubles
PHAQ	Subvention	\$567,739,535	Assumer un maximum de 3,007,45\$/m ² pour un total de 629259,046 m ² d'espace résidentiel
Contributions SEED	Subvention	\$2,070,000	Assumer 100K\$ pour 30% des immeubles
Co-I prêt non-remboursable	Subvention	\$17,550,000	3% de prêts de Co-I selon le calculateur d'évaluation de la viabilité de la SCHL
Co-I prêt remboursable	Prêt	\$538,200,000	Assumer environ 26M\$ pour 30% des immeubles, 92% des prêts Co-I selon l'évaluation de la viabilité de la SCHL
CMHC Fonds d'innovation pour le logement abordable	Prêt	\$150,000,000	Assumer que la subvention est renouvelée sur plus de 20 ans
CMHC Financement de la construction de logements locatifs	Prêt	\$260,000,000	Assumer qu'un minimum de 50% des immeubles sont éligibles pour 95-100% LTC
FCM Fonds municipal vert	Subvention	\$4,140,000	Assumer 200,00\$ pour 30% des immeubles
Fond d'investissement communautaire (REIT)	Prêt	\$100,000,000	à un taux d'intérêt de 2% sur 25 ans
Subvention d'investisseurs sociaux	Subvention	\$10,000,000	
Contribution de l'union des étudiants	Prêt	\$4,500,000	
Équités: logements vendus	Équités	\$789,851,920	Des logements en copropriété
Prêts privés	Prêt	\$493,678,260	à un taux d'intérêt de 5%
APH assurance prêt hypothécaire	Prêt	\$1,621,390,719	
Total		\$4,662,620,434	

Figure 37. Financement

Le déficit de financement

L'Habitat Hippodrome est un projet financièrement ambitieux qui nécessite un investissement de tous les niveaux de gouvernement au cours de son plan de développement de 20 ans. Pour que le plan soit réalisé, les parties prenantes publiques doivent reconnaître l'urgence des besoins en logement au niveau local et national, et travailler avec les groupes qui pilotent le développement pour donner la priorité aux logements très abordables et hors-marchés. Bien que cette analyse financière ne porte que sur la faisabilité des logements sur le site, il est clair que le financement de l'ensemble du projet nécessitera de nouvelles sources de financement innovantes, telles que celles proposées ici. Les objectifs audacieux d'Habitat Hippodrome reflètent les écarts sociaux, économiques et politiques entre ce qui est actuellement disponible pour la communauté et ce qui est nécessaire pour répondre aux besoins de logement de cette communauté.

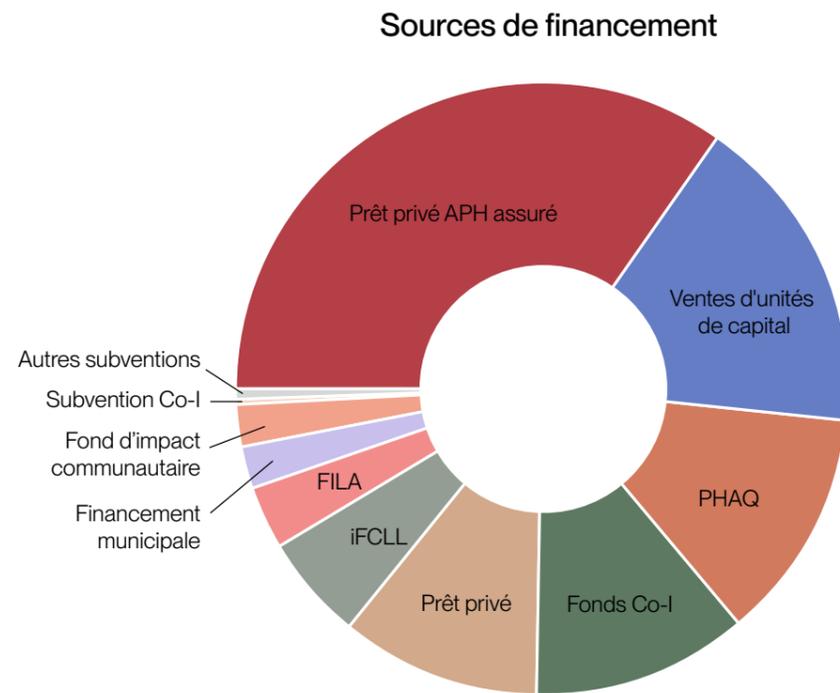
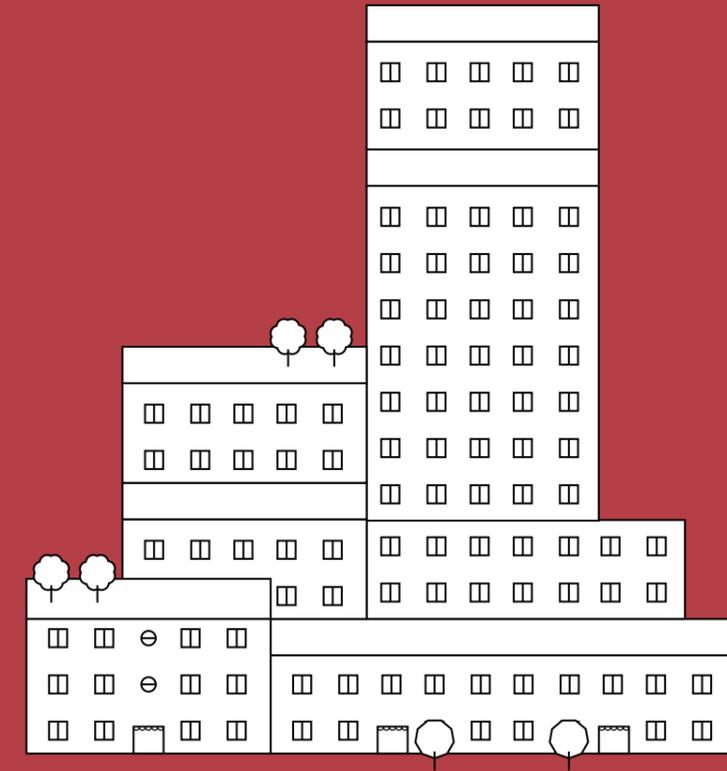


Figure 38, Sources de financement



PARTIE 5

Conclusion

Conclusion

Le site de l'Hippodrome, propriété publique, représente une opportunité en or pour répondre concrètement à la crise du logement qui sévit actuellement. À cette fin, nous proposons que la Ville de Montréal utilise le site de l'Hippodrome pour fournir des logements démarchandisés ? , abordables et permanents, tout en atteignant ses objectifs écologiques et sociaux. Notre proposition, Habitat Hippodrome, permettra aux gouvernements de remplir leurs obligations légales en matière de droit au logement et de mettre en place un nouveau modèle de construction communautaire, écologique et social.

En mettant l'accent sur les besoins continus et émergents de la communauté, le plan Habitat Hippodrome prévoit une variété de stratégies organisationnelles et d'interventions sur le terrain pour créer un plan communautaire holistique. Il incorpore des structures de gouvernance coopératives et représentatives afin d'assurer l'abordabilité permanente et l'investissement local. Ces structures permettront aux communautés de relever les défis par le biais d'une action collective. Des interventions novatrices sont envisagées pour la gestion de l'eau, l'utilisation de l'énergie et les programmes de renforcement de la communauté. Ces projets cherchent à créer un quartier axé sur la durabilité écologique et la connectivité des personnes résidentes. Le plan est flexible et résilient, avec des suggestions d'échelonnement dans le temps qui permettent l'émergence de logements, de biens et de services pour répondre à des besoins en constante évolution.

Ce plan pour l'Habitat Hippodrome est l'une des nombreuses visions audacieuses pour le site très contesté de l'Hippodrome, et servira de modèle et de guide pour la construction de communautés abordables, démocratiques et accessibles à Montréal et à l'échelle du pays.

Remerciements

Nous tenons à remercier l'équipe enseignante qui nous a guidés tout au long de ce projet. Nous remercions Dre Anna Kramer, Jason Prince, Cara Chellew, Aurélia Crémoux et Giacomo Valzania pour leur temps, leurs conseils et leurs encouragements. Nous remercions également Simon Mammone et Stephen Charters du Groupe CDH, Carol-Ann Rivest de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, et Jeanne Leblanc-Trudeau, Rebecca Lazarovic et Anjali Mishra de la Ville de Montréal pour leur expertise et leurs conseils professionnels. Sans leurs contributions, il nous aurait été impossible d'élaborer notre vision et d'imaginer le plan d'Habitat Hippodrome.

Notes de fin de rapport

1. McGill's Learn about the Land and Peoples of Tiohtià:ke/ Montreal, <https://www.mcgill.ca/indigenous/land-and-peoples/learn-about-land-and-peoples-tiohtiake-montreal>
2. UN-Habitat, 2022, <https://unhabitat.org/programme/housing-rights>.
3. Cox, W., 2016, Canada's Middle-Income Affordability Crisis
4. Données du recensement (2016)
5. FRAPRU, Dossier Noir, 2018, <https://www.frapru.qc.ca/wp-content/uploads/2018/06/Dossier-Noir-2018.pdf> (page 12)
6. Institut de la statistique du Québec (2022)
7. SHQ. Société d'habitation du Québec. 2014, <http://www.habitation.gouv.qc.ca/>
8. Bergeron, P. (2021). "Parler de "crise" a des impacts, selon François Legault", <https://www.lapresse.ca/actualites/2021-05-06/logement/parler-de-crise-a-des-impacts-selon-francois-legault.php>
9. Blueprint, 2022, Analysis Of Affordable Housing Supply Created by Unilateral National Housing Strategy Programs.
10. OPCM, 2020, Rapport de consultation publique Quartier NAMUR-HIPPODROME, <https://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P107/rapport-namur-hippodrome.pdf>
11. Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges, 2015, BLUE BONNETS: FROM VISION TO REALITY, <https://genese.qc.ca/wp-content/uploads/2015/08/Blue-bonnets-SYNTHESE-FORUM-Juin-2015-Anglais-version-finale.pdf>
12. OPCM 2020
13. Oroboro, 2019
14. Johnson and Copps, 2020
15. Ceausu, J. (2020). City underfunding of CDN/NDG threatens Cavendish Link and Hippodrome development. Retrieved from https://www.thesuburban.com/news/city_news/city-underfunding-of-cdn-ndg-threatens-cavendish-link-and-hippodrome-development/article_e8584e37-9667-5c78-bfcd-acef17cd7842.html?fbclid=IwAR2rEPK49uTcPJXkKODQfIDCAEE41Ns6NIEIOk8_egkeZcww2uw_z-Uifg
16. Hendry, L., Rocha, R., Shingler, B. (2021). How sports and recreation facilities are unequally spread across Montreal. Retrieved from <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/montreal-sports-recreation-1.6210731>
17. Cas d'études :
 - Raising Places (2017), Building Child-Centered Communities, <https://raisingplaces.org/www.raisingplaces.org/report.html>
 - Our Story – Community Bonds CanadaThe Storefront (n.d.). East Scarborough Works: A place based workforce development strategy.
18. Natalia Collarte (2012). The Woonerf Concept: "Rethinking a Residential Street in Somerville".
19. Site web des Ateliers des Capucins : récupéré le 31 mars 2022, <https://www.ateliersdescapucins.fr/fr/propos/notre-adn>
20. Site web Camp Darwin : récupéré le 31 mars 2022, <https://darwin.camp/>
21. City of Toronto (2022). Residential apartment commercial zoning, <https://www.toronto.ca/community-people/community-partners/apartment-building-operators/residential-apartment-commercial-zoning/>
22. Ontario Assessment Act, RSO 1990, c. A.31, <https://www.ontario.ca/laws/statute/90a31>
23. Affordable Housing in Saskatchewan, <https://www.regina.ca/export/sites/Regina.ca/home-property/housing/galleries/pdfs/Affordable-Housing-Programs-in-Saskatchewan.pdf>
24. BMO Announces \$12 Billion Financing Commitment towards Affordable Housing in Canada, <https://capitalmarkets.bmo.com/en/news-insights/news-releases/sustainable-finance/bmo-announces-12-billion-financing-commitment-towards-affordable-housing-canada/>
25. About the initiatives | CMHC, <https://www.cmhc-schl.gc.ca/en/nhs/guidepage-strategy/about-the-initiatives?guide=CREATE%20NEW%20HOUSING%20SUPPLY>
26. Fonds d'investissement de Montréal (FIM IV) - Fondation Lucie et André Chagnon, <https://fondationchagnon.org/la-fondation/investissements-axes-sur-la-mission/fonds-d-investissement-de-montreal-fim-iv/>
27. Fonds de Solidarité FTQ: Real estate fund, <https://www.fondsftq.com/en/financement/fonds-immobilier.aspx>
28. Caisse Desjardins des Travailleuses et Travailleurs unis, Montréal | Desjardins.com - Engagement dans le milieu, <https://www.desjardins.com/votre-caisse/engagement-communautaire/?transit=81592154>
29. UTILE, <https://www.utile.org/en/model-and-impacts>
30. Community Bonds Canada- Our Story, <https://communitybonds.ca/our-story>
31. Centre for Impact Investing: Impact Investing in Canada, <https://www.marsdd.com/wp-content/uploads/2014/09/Impact-Investing-in-Canada-State-of-the-Nation-2014-EN.pdf>

L'équipe

Étudiant.e.s à la maîtrise en urbanisme '22 + '23
Projet d'atelier, hiver 2022

DÉVELOPPEMENT GOUVERNANCE

Ashley Huang
Connor Cordingley
Dominique Boulet
Julian Villafuerte Diaz
Maël Bureau

FINANCE

Aisha Salahdiin Ahmed
Alex Topp
Jenny Ting-Yeng Yang
Samuel Mehenni
Sayana Sherif

POLITIQUES PUBLIQUES

Carolyn Birkenfeld
Cole Gleason
Sankranti Patel
Sophie Coutu De Goede
William Li

BESOINS COMMUNAUTAIRES

Aaron Bensmihen
Arzen Chan
Carter Triana
Juliette Fournier
Stephen Hickson

CONCEPTION FORME URBAINE

AJ Bimm
Assim Sayed Mohammed
Berta Kaisr
Brennan Mayhew
Graham Hauptman

CIRCULATION

Adrien Gignac-Eddy
Causta Habedus-Sorensen
Daniela Rodriguez Martinez
Emma Ezvan
Sergio Delgado Rodriguez

INFRASTRUCTURE SOCIALE

Christina Hoang
Claire de Souza
Fiona Sterritt
Sam Tomkins
Simon Laflamme

ÉCOLOGIE & ESPACE PUBLIC

Craig Horan
Daniil Katkov
Kyle Rouhani
Lina Eraikat
Noah Wu