

Namur-Hippodrome, vers un ÉcoQuartier carboneutre



Mémoire déposé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)
dans le cadre des consultations publiques sur le quartier Namur-Hippodrome

Par Jean-François Lefebvre, Philippe Poissant et Kimberly Salt
Avec la collaboration d'Agathe Mertz, de Matthew Chapman et de Jean-François Boisvert

Pour *Imagine Lachine-Est* et la *Coalition climat Montréal*, présenté le 13 février 2020



Un ÉcoQuartier carboneutre pour le quartier Namur-Hippodrome

Lorsqu'on a demandé au premier ministre Justin Trudeau nouvellement élu pourquoi il avait formé un conseil des ministres paritaire (avec autant de femmes que d'hommes), sa réponse fut « parce que nous sommes en 2015 ». Il ne fait plus de doute pour nous que l'objectif d'aménager les nouveaux développements en visant le concept d'ÉcoQuartiers s'est imposé à Montréal, et plus récemment à Laval. Face aux défis de la lutte aux changements climatiques, parce que nous sommes en 2020 et que les actions doivent maintenant être en concordance avec les paroles, un programme « ÉcoQuartier » à l'échelle de Montréal et de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'impose. Le programme ÉcoQuartier français, qui vient de célébrer ses 10 ans, est un immense succès avec aujourd'hui 600 quartiers certifiés ou en voie de l'être. Il nous semble un excellent exemple à suivre afin de concevoir notre propre programme, qui serait d'abord municipal mais qui, nous l'espérons, pourra s'appliquer à l'échelle de l'ensemble du Québec.

« Le maire Marc Demers a fait connaître lundi les contours du projet de transformation du secteur du centre-ville appelé « carré Laval », qui sert actuellement de dépôt à neige. Longeant l'autoroute 15, l'immense trou de 4 millions de pieds carrés bordé d'une falaise et occupé en partie par un lac, est appelé à devenir un quartier vert, sans aucune voiture qui le traverse. »

MAQUETTE FOURNIE PAR LA VILLE DE LAVAL

Lévesque K. (2020), « Vers un quartier sans voiture à Laval », *La Presse*, 3 février.



Puisque ce terme est utilisé dans l'ensemble de la francophonie, le terme ÉcoQuartier devrait dorénavant être utilisé à Montréal pour désigner un programme qui encadre les nouveaux développements ou des réaménagements majeurs de quartiers existants. Il équivaut au terme anglais *Ecodistrict*. Pour éviter toute confusion, il faudra bientôt renommer le programme « éco-quartier » montréalais, lequel est un programme de sensibilisation à l'environnement visant à desservir les populations des quartiers existants de Montréal en appuyant une multitude de pratiques environnementales à l'échelle locale.

Le redéveloppement du quartier Namur-Hippodrome devra nécessairement se faire en visant la réalisation d'un ÉcoQuartier carboneutre. Comment? Nous présentons d'abord quelques enjeux fondamentaux, puis une série de recommandations, réparties en six thèmes.

Pour un véritable ÉcoQuartier carboneutre : mesures structurantes et cadre réglementaire

L'ensemble des mesures proposées ici ne vise qu'à atteindre des objectifs socio-économiques et environnementaux déjà entérinés par la ville de Montréal et les gouvernements, tant fédéral que provincial. Toutefois, seul un grand coup de barre sur la façon de concevoir la ville permettrait d'y arriver. La création d'un véritable programme « ÉcoQuartier » montréalais, et par la suite québécois, s'avère essentielle à cet égard, avec l'objectif de faire des laboratoires d'expérimentation lors des nouveaux développements. Ceci permettra de construire la ville du XXI^e siècle, tout en développant les outils pour transformer les quartiers existants.

Il ne suffit pas d'ajouter quelques mesures dites « écolos » afin d'obtenir une certification (par exemple LEED) pour en faire un véritable écoquartier. Un ÉcoQuartier doit viser non seulement à contribuer significativement à réussir la transition énergétique, mais à le faire de manière équitable en se dotant d'une vision sociale forte et omniprésente. Si l'ensemble des mesures suggérées ci-après devrait être intégré au futur ÉcoQuartier Namur-Hippodrome, trois éléments préalables méritent d'être soulignés.

1) Intégrer les futurs ÉcoQuartier au réseau de tramway en devenir

Seule la mise en place d'un lien de transport collectif électrifié sur rail, de type tramway, induirait un effet structurant et un transfert modal permettant l'accueil de milliers de nouveaux résidents, tout en obtenant une amélioration de la mobilité pour l'ensemble de la population des quartiers limitrophes. Le projet initial du tramway Côte-des-Neiges, pour lequel l'étude de faisabilité a déjà été réalisée au coût de 2,3 millions de dollars, s'arrêtait à la station Namur¹. Non seulement le futur ÉcoQuartier Namur-Hippodrome doit être aménagé en fonction de l'implantation du tramway, mais ce dernier devrait bifurquer vers le Nord pour rejoindre un projet de redéveloppement fort controversé, le projet Royalmount.

En fait, le projet Royalmount, tel que présenté actuellement, est inacceptable. Il doit être entièrement repensé comme un véritable ÉcoQuartier local et non comme un centre commercial régional. En intégrant le tram dans la planification, tout redevient possible.

Le tram pourrait ensuite être prolongé sur Jean-Talon, permettant de rejoindre le REM puis le métro de la ligne bleue pour ensuite monter et rejoindre la ligne orange. Cela offrirait du même coup une liaison vers le secteur du Marché Central et une alternative contribuant à désengorger la ligne orange. Il faudrait aussi envisager une prolongation ultérieure vers l'ouest à partir de l'Hippodrome, en descendant par le boulevard Cavendish afin de desservir la ville de Côte Saint-Luc.

La ligne de tramway Côte-des-Neiges, avec sa boucle sur De la Commune, doit revenir à l'agenda. Toutefois, elle ne doit plus l'être en tant que « première ligne », tel que prévu initialement dans le Plan de transport 2008 de la ville de Montréal, mais en complémentarité d'un trio montréalais commençant par le tramway centre-ville-Lachine-Dorval, suivi de son extension du centre-ville jusqu'à Pointe-aux-Trembles : le tram de l'Est.

Pourquoi le tramway? Il permet un niveau de confort et d'attrait incommensurablement supérieur à l'autobus, tout en permettant une électrification par fil sans l'impact environnemental des batteries. Et surtout, il permet une réallocation de l'espace vers le transport collectif, ce qui accroît son incidence positive sur l'aménagement d'un quartier en favorisant également la marche et le vélo.

Finalement, en implantant le tramway comme transport collectif électrifié à la surface plutôt que le métro, cela coûte près de 20 fois moins cher par station. Cette analyse comparative des coûts par station n'a pas été effectuée dans le processus menant à l'extension de la ligne bleue. En résultat : le prolongement pour cinq stations de la ligne bleue coûtera 4,5 milliards de dollars. Ce coût représente approximativement ce qu'il sera nécessaire de déboursier pour financer le tramway de Lachine (portion ouest de la ligne rose), le tram de l'Est – en incluant une antenne Nord-Sud de tram permettant de

¹ https://www.portailconstructo.com/actualites/montreal_rend_publicue_etude_faisabilite_projet_tramway

relier la ligne verte et la ligne bleue – plus la ligne Côte-des-Neiges et son extension sur Jean-Talon et boulevard de l’Acadie et finalement celle sur le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud. Vous avez bien lu. Pour environ 5 milliards de dollars, ce sont quatre lignes majeures de tramway (plus leurs extensions) qui seraient réalisées. Celles-ci compteraient au total une soixantaine de kilomètres de lignes et plus de 100 stations, offrant un accès universel à un transport collectif électrifié hautement performant.

L’avantage comparatif de tramway s’applique également envers la technologie du *skytrain*, le métro automatique léger utilisé par la Caisse de dépôt de placement du Québec – Infra (CDPQ Infra) dans le projet de Réseau express métropolitain (REM). Le projet coûtera en réalité plus de 10 milliards de dollars lorsqu’on ajoute les nombreuses subventions gouvernementales à l’investissement de la Caisse, le tout en ajoutant seulement une quinzaine de nouvelles stations de transport collectif électrifié.

De plus, le tramway s’avérera plus rapide à implanter que le métro souterrain. Il est toutefois logique de réaliser d’abord la ligne vers Lachine, notamment du fait qu’une grande partie du tracé reposera sur des emprises ferroviaires abandonnées. Cela est sans compter l’imminence du développement du secteur de Lachine-Est ainsi que la reconstruction de l’échangeur Saint-Pierre, tandis que le tram Côte-des-Neiges implique des contraintes techniques et des coûts additionnels, du fait notamment de la pente prononcée sur certaines sections du tracé.



Figure 1 : Carte montrant une proposition de tracé de tramway permettant de desservir l’ÉcoQuartier Namur-Hippodrome ainsi que le secteur Royaumont (distances à 500 mètres de chaque station, en rouge, 750 mètres en bleu).



Figure 2 : Carte montrant une proposition de tracé de tramway permettant de desservir l'ÉcoQuartier Namur-Hippodrome ainsi que le secteur Royaumont (agrandissement)

2) De nouveaux quartiers 100% renouvelables

Un ÉcoQuartier carboneutre est nécessairement un quartier permettant rapidement d'atteindre l'objectif d'être basé à 100 % sur les énergies renouvelables. Cela implique d'exclure totalement le gaz naturel (voire de l'interdire complètement partout pour certains usages, tel que le chauffage de terrasse extérieure, à l'exemple de la ville de Rennes en France, mesure entrée en vigueur en janvier 2020)²:

« Dans le but d'atteindre les cibles de 2030, par exemple, la nouvelle politique énergétique du Québec prévoit soutenir le remplacement du pétrole par le gaz naturel dans l'industrie et les transports lourds, **ce qui exigera des investissements considérables dans des technologies et des infrastructures qu'il faudra commencer à remplacer à leur tour à partir de 2030 afin de satisfaire aux objectifs de 2050.** Cette approche sera à la fois coûteuse et déstabilisante car les orientations promues quelques années auparavant deviendront inacceptables. Qu'advient-il alors des sociétés à peine créées et des travailleurs tout juste formés? Et comment justifier, pour les contribuables et les investisseurs, le gaspillage de ressources qu'une telle politique sous-entend? **Afin de réduire ces pertes, il faut dès à présent préparer la fracture attendue, l'élimination presque complète des combustibles fossiles**³. »

3) ÉcoQuartiers, système énergétique communautaire et production géothermique

Seule la géothermie, implantée à grande échelle permettrait de couper de moitié la consommation d'énergie des habitations tout en éliminant les barrières financières à l'implantation de cette technologie, incluant auprès des logements sociaux. Un Système urbain de chauffage et de climatisation (SUCC), basé sur la géothermie et le concept de boucle énergétique, doit être implanté progressivement au fur et à mesure que se développe le nouveau quartier. Le défi n'est pas seulement technique, c'est l'ensemble du modèle d'affaire qui doit être revu.

La ville de Montréal doit lancer son propre programme ÉcoQuartiers inspiré en grande partie du programme français. Un élément fondamental et récurrent qu'on retrouve pour de nombreux écoquartiers, tant français que pour d'autres pays, consiste à l'implantation de systèmes énergétiques à l'échelle du nouveau quartier. Ces boucles énergétiques permettant de maximiser la gestion de l'énergie en transférant de la chaleur ou du froid entre différents édifices ou en permettant leur desserte en récupérant l'énergie provenant d'une entreprise située à proximité ou d'une source de production locale, idéalement à partir de ressources renouvelables (géothermie, solaire thermique, récupération de chaleur des eaux grises). La chaleur ou le froid produit par un usage (refroidissement de serveurs informatiques ou simples réfrigérateurs d'une épicerie) serait tout simplement valorisé dans la communauté.

Nous avons estimé, de manière préliminaire, que l'implantation progressive sur 20 ans de tels systèmes énergétiques, alimentés principalement par l'énergie géothermique, permettrait de réduire

² <http://www.leparisien.fr/environnement/a-rennes-premiere-ville-a-bannir-les-terrasses-chauffees-les-habitants-sont-divises-02-01-2020-8227908.php>

³ Mousseau, N. (2017), *Gagner la guerre du climat, 12 mythes à déboulonner*, Boréal, pp. 20-21.

d'un million de tonnes les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour la région montréalaise en 2040 relativement à un scénario cours normal des affaires (CNA). En élargissant l'hypothèse d'intervention aux secteurs institutionnel et commercial, le même bénéfice environnemental (baisse d'un million de tonnes des émissions de GES) pourrait être atteint vraisemblablement à l'horizon 2030.

Les bénéfices financiers seraient aussi très élevés : un estimé préliminaire, excluant notamment le potentiel du secteur commercial, permettait d'anticiper une redevance d'au moins 150 millions de dollars annuellement pour les villes du grand Montréal une fois le programme bien implanté. Non seulement cet estimé sera vraisemblablement revu à la hausse, mais il devrait pouvoir s'y ajouter un financement annuel de l'ordre de 50 millions de dollars alimentant des fonds communautaires pour la transition énergétique équitable. Le développement de ce potentiel nécessite toutefois des modifications au cadre réglementaire afin de lever les obstacles législatifs qui nuisent actuellement à sa réalisation.

Non seulement les nouvelles constructions, tant résidentielles que commerciales, vont devoir tendre à être réalisées en respectant des standards beaucoup plus élevés en termes d'efficacité énergétique, mais des bâtiments dits nets-zéro vont se multiplier. Dans ce cas, c'est l'encadrement réglementaire autour de l'autoproduction qui doit être modifié afin que d'obliger Hydro-Québec à acheter des surplus.

Contexte légal et réglementaire

Le cadre légal général actuel qui régleme les municipalités empêche ces dernières de se livrer à des activités commerciales. Ainsi, lorsqu'une municipalité fournit un service à ses contribuables, elle ne peut exiger qu'un tarif ou une compensation qui corresponde au coût du service. Lorsque le législateur veut qu'une municipalité puisse exercer des activités commerciales à des fins lucratives, il le prévoit dans la législation. La ville de Montréal doit demander les changements législatifs nécessaires.

Du côté de l'aide financière qu'une municipalité peut fournir, la règle générale est qu'une municipalité ne peut utiliser les fonds publics pour venir en aide à une personne (physique, entreprise, OSBL, ou autre ville) à moins d'une disposition spécifique le permettant. À cet effet, notons que l'article 90 de la Loi sur les compétences municipales (L.R.Q., c. C-47.1) prévoit qu'une ville peut « aider financièrement au déplacement ou à l'enfouissement de tout réseau de télécommunication ou de distribution d'énergie, de même qu'à l'installation d'équipements devant servir à cette distribution ».

Actuellement, neuf villes au Québec, dont celle de Westmount, distribuent l'électricité à leurs concitoyens. La ville de Sherbrooke est même à la fois productrice et distributrice d'électricité. Elles le font en vertu de la Loi sur les systèmes municipaux et les systèmes privés d'électricité (L.R.Q., c.S-1). Cependant, cette Loi n'autorise pas de partenariat avec des sociétés privées tout en excluant une importante filière renouvelable, celle de la géothermie.

Il y a quelques années, le gouvernement du Québec a également adopté des dispositions législatives afin d'étendre les compétences municipales pour la participation à une entreprise de production d'énergie éolienne. **C'est dans cette logique qu'il est demandé au législateur de prévoir une permission légale afin d'étendre celles-ci spécifiquement aux entreprises d'énergie géothermique et, de manière générale, à la production d'énergie géothermie ainsi qu'à l'exploitation de systèmes énergétiques urbains.**

Un autre obstacle découle de l'imposition de l'obligation pour les villes d'attribuer les contrats aux plus bas soumissionnaires. Comment une entreprise serait-elle intéressée à collaborer avec les municipalités pour l'aider à concevoir un programme de géothermie communautaire, notamment en partageant son expertise, si elle est parfaitement susceptible d'en être complètement exclue au moment où le projet serait en voie d'être réalisé? Le cadre réglementaire devrait au moins permettre un assouplissement dans le cas d'un partenariat qui serait réalisé en amont du projet et géré via un organisme à but non lucratif ou une société en commandite associée à un tel organisme, et que la défense des intérêts de la ville et de ses citoyens est clairement protégée dans l'entente.

Intérêt pour les municipalités

Les villes souhaitent prendre part active au virage vert. De plus, dans un contexte budgétaire de plus en plus difficile, la possibilité de trouver des sources de revenus réguliers et récurrents, sans taxer davantage les contribuables, devient une priorité. En permettant aux villes de participer dans des entreprises d'énergie géothermique, spécifiquement, ainsi qu'à l'exploitation de systèmes énergétiques urbains, en général, celles-ci pourront compter sur des revenus intéressants tout en s'impliquant au développement économique sur leur territoire.

De plus, nous croyons que le contexte est parfaitement favorable à ce qu'une partie additionnelle des bénéfices alimente des fonds locaux alloués à appuyer la transition énergétique de manière équitable.

L'attrait de la géothermie

La géothermie est au sol ce que les éoliennes sont au vent et les barrages aux rivières : Transformer une énergie disponible dans la nature en une énergie utilisable par les humains. Elle ne change pas le paysage et ne nécessite aucun transport ni combustion. Elle est ainsi très attrayante, tant du point de vue environnemental (énergie renouvelable, absence de déchets, etc.) qu'économique. De plus, ses équipements ont une longue durée de vie et nécessitent peu d'entretien.

La géothermie offre aux municipalités une incroyable alternative au mazout ainsi qu'au gaz naturel pour le chauffage des résidences et immeubles de leur territoire. Elle élimine le transport de cette énergie fossile par camions lourds sur les routes et les risques de déversement dans les nappes d'eau souterraines. En réduisant la combustion sur leur territoire, elle réduit les GES et les particules responsables du SMOG. La géothermie offre également une alternative efficace aux thermopompes extérieures, souvent inesthétiques et bruyantes.

Elle constitue également une des plus puissantes mesures d'économie d'énergie, permettant de libérer de grandes quantités d'électricité pouvant être valorisée autrement afin de réussir la transition énergétique tout en accroissant la richesse des Québécois.

Projet de partenariat en énergies vertes

Pour favoriser un déploiement rapide de la géothermie sur le territoire d'une municipalité et encourager la communauté à participer au projet, les villes ou leurs arrondissements devraient avoir pleinement le droit de le faire, à titre propre ou, ce qui est plus probable dans un premier temps, en participant à une co-entreprise sous forme d'OBNL ou de société en commandites (S.E.C.). Nous avons besoin de développer des modèles de partenariat novateurs qui puissent être répliqués par d'autres

municipalités. La création de tels partenariats nécessite un changement législatif afin de permettre à une ville de devenir commanditaire.

Amendements législatifs requis

Les amendements législatifs suivants s'avèrent nécessaires à la Loi sur les compétences municipales (L.R.Q., c. C-47.1)⁴, au chapitre IV (Énergie et télécommunications) :

Modifier l'article 17.1 pour permettre d'étendre aux compétences municipales l'énergie géothermique par l'ajout à la fin du 1^{er} paragraphe : « ou d'une entreprise qui produit de l'énergie géothermique centralisée ou décentralisée ou qui exploite un réseau de distribution d'énergie (chaleur, froid ou électricité) au niveau local ».

Pour plus de clarté, le paragraphe se lirait dorénavant ainsi :

« Toute municipalité locale peut exploiter, seule ou avec toute personne, une entreprise qui produit de l'électricité au moyen d'un parc éolien ou d'une centrale hydroélectrique ou d'une entreprise qui produit de l'énergie géothermique centralisée ou décentralisée ou qui exploite un réseau de distribution d'énergie (chaleur, froid ou électricité) au niveau local. »

La ville de Montréal doit demander au législateur de vérifier si d'autres dispositions législatives doivent être modifiées également en conséquence afin de s'assurer de la cohérence du cadre législatif québécois et d'éviter tout frein réglementaire à ce qui pourrait bien représenter une des plus belles opportunités pour les villes québécoises en termes de développement durable.

Bâtiments net-zéro

En fonction du programme d'autoproduction mise en place par la Régie de l'énergie du Québec, Hydro-Québec doit fournir un compteur fonctionnant à double sens aux clients qui désirent installer une source de production afin de combler en partie ou totalement les besoins en électricité de leur bâtiment (le plus couramment par l'installation de panneaux solaires photovoltaïques).

Le système déjà mis en place prévoit qu'Hydro Québec accepte les surplus produits pendant une certaine période et déduit les kilowattheures ainsi comptabilisés lorsque le client redevient un consommateur net. Le système actuel répond aux besoins lorsque l'autoproduction demeure significativement inférieure aux besoins du client sur une base annuelle, mais il décourage tout promoteur d'accroître son niveau d'autoproduction à un seuil susceptible de combler totalement ses besoins résiduels nets. C'est simple, advenant que sa production dépasse ceux-ci, il doit donner à Hydro-Québec ses surplus.

Ce volet est réglementé par la Régie de l'Énergie. C'est toutefois au Gouvernement de mandater celle-ci pour réévaluer et mettre à jour le cadre réglementaire encadrant l'autoproduction, dans une perspective permettant d'encourager les bâtiments nets zéro énergie (qui produisent en moyenne au moins autant d'énergie qu'ils en consomment).

⁴ <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/pdf/cs/C-47.1.pdf> (À jour au 1^{er} septembre 2019)

Finalement, l'objectif est de s'inspirer des meilleures pratiques afin de réaliser un projet modèle. Voici, à cet égard, une trentaine de recommandations pour faire du projet Namur-Hippodrome un ÉcoQuartier carboneutre exemplaire.

I) Un vrai TOD (*Transit Oriented Development*) pour un pôle de mobilité durable

1	Un mode de transport structurant, la ligne de tramway Côte-des-Neiges, laquelle desservira le quartier de l'Hippodrome et se prolongera jusqu'au secteur Royalmount dans une première phase.
2	Offrir un cocktail transport aux résidents.
3	Cases de stationnement : Éliminer les cases en surface (moins nombreuses, souterraines et étagées, avec mutualisation et bornes de recharges). Éliminer les quotas minimums de stationnement, à l'exemple de l'arrondissement Ville-Marie, et réduire les maximums.
4	Favoriser la mise en place de services d'autopartage en y attribuant un certain nombre de cases de stationnement (% ou nombre) dédiées. Considérer que chaque véhicule en autopartage remplace huit voitures.
5	Aménager de nouvelles pistes cyclables et stations Bixi. Instaurer un quota minimum d'espaces de rangement obligatoires pour les vélos.

II) Géothermie communautaire et éco-bâtiments tendant vers l'objectif Net Zéro

1	Instaurer des systèmes de géothermie communautaire pour le chauffage et la climatisation (incluant des boucles énergétiques).
2	Exiger, pour l'isolation des bâtiments, l'équivalent du respect de la norme Novoclimat ou LEED.
3	Imposer une structure de bâtiments apte à supporter des toits verts et exiger que la moitié de la surface des toits soit végétalisée (toits verts extensifs ou intensifs).
4	Favoriser une orientation vers le sud des façades principales des bâtiments.
5	Encourager d'autres mesures permettant de réduire la consommation d'énergie ou d'en produire sur place à partir de sources renouvelables afin de s'approcher de l'objectif de bâtiments net zéro (en termes de consommation d'énergie).
6	Exiger des espaces de rangement pour les vélos et pour la gestion trois voies des déchets. Prévoir des espaces communs et privés.

III) Quartier complet, mixité sociale et fonctionnelle

1	Dans les nouveaux développements, assurer une part significative de logements pour les familles, ainsi que de logements sociaux et abordables, au-delà du minimum réglementaire (20% famille, 20 % logements sociaux et 20 % abordables).
2	Assurer l'implantation des infrastructures scolaires (et CPE) requises.
3	Aménager le quartier en pensant particulièrement aux enfants et aux aînés et à l'accessibilité universelle.
4	Développer des pôles d'emplois et des commerces de proximité.
5	Faire un quartier intelligent.
6	Faciliter les micro-commerces et l'économie circulaire.

IV) Verdissement, espaces publics et gestion de l'eau

1	Adopter un Coefficient de biotope par surface (CBS), lequel devrait être d'au minimum 60 %.
2	Aménager des espaces publics ainsi que des espaces partagés de qualité, en s'assurant de répondre particulièrement aux besoins des enfants et des aînés.
3	Assurer la gestion des eaux de ruissellement sur place, par infiltration et rétention.
4	Intégrer l'amélioration du réseau piétonnier et cyclable avec les quartiers environnants.
5	Développer l'agriculture urbaine.
6	Appuyer le recouvrement partiel de l'autoroute, ne serait-ce qu'un court corridor avec des liens vers le métro Namur.

V) Architecture, design urbain et patrimoine

1	Adopter une réglementation inspirée de celle de Toronto pour les édifices en hauteur (<i>Mid-Rise Building Ordinance</i>), ayant pour but d'en atténuer les impacts visuels et de conserver un accès à la lumière du soleil, le tout en réduisant les ruptures d'échelle.
2	Favoriser une diversité architecturale, tant au niveau des façades (exemple de Malmö, Suède) que de la hauteur des bâtiments (exemple de Strasbourg, France).
3	Intégrer, dans l'art urbain ou sous d'autres formes, un rappel de la vocation passée du site.
4	Envisager de combiner les méthodes actuelles de zonages avec des approches novatrices remplaçant la fonction par le « design des lieux » (<i>form-based code</i>). Adopter un système d'évaluation inspiré notamment du <i>Système d'évaluation en développement durable (SEDD)</i> de Brossard, du <i>Manuel d'urbanisme durable</i> de Terrebonne et des expériences françaises (programme ÉcoQuartier).
5	Conserver l'ancienne piste de course de chevaux comme trame de rue principale, avec à l'intérieur un parc central, des places publiques et terrains de jeu, tout en étant le cœur de la mobilité durable (traversée par le tramway, le réseau de pistes cyclables et les voies piétonnières).
6	Prévoir un observatoire ouvert au public, situé idéalement dans le plus haut édifice du futur quartier. Une exposition sur l'histoire de l'hippodrome devrait y être également présentée.

VI) Implication citoyenne et co-conception

1	Développer le Programme particulier d'urbanisme (PPU), en co-création avec les organismes communautaires.
2	Créer un « Fonds climat » local, auquel sera notamment versée une partie des redevances provenant de la géothermie communautaire afin de financer une transition énergétique équitable.
3	Prévoir un accompagnement pour intégrer les futurs résidents (exemple de la France et de Portland).

Photos de la couverture (de gauche à droite et de haut en bas, photos JF Lefebvre) : ÉcoQuartier de Malmö (Suède), ÉcoQuartier Confluence, Lyon (France), Gare de Lachine, Promenade de Jane d'Imagine Lachine-Est, Copenhague, ÉcoQuartier Vauban, Fribourg (Allemagne), tramway de Strasbourg (France, Place de l'Homme-de-Fer), ÉcoQuartier Clichy-Batignole, Paris (France).

Figure : Kimberly Salt