



PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'ACHAT | DOCUMENT DE PROJET
PLACE VERSAILLES INC.

DÉPÔT À L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL - ARTICLE 89
DOCUMENT DE PROJET FINAL - AOÛT 2024

PROVENCHER_ROY

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3		
Avant-propos	3		
Équipe du projet	3		
MISE EN CONTEXTE	4		
Contexte urbain	5		
Contexte d'intervention	6		
Relevé photographique	7		
Relevé photographique	8		
Constat de l'existant	9		
Accessibilité du site	10		
Plan d'arpentage	11		
Topographie	12		
Enjeux de développement	13		
Contexte rapproché	15		
DÉMARCHES ET ÉVOLUTION DU PROJET	19		
Négociations municipales	20		
Concertation avec la population et les acteurs clés	21		
Développement urbain et architectural	21		
Plan d'aménagement initial de l'Atelier Robitaille Thiffault	22		
Plan d'aménagement déposé au CJV du 21 avril 2023	23		
Plan d'aménagement déposé au CJV du 1 ^{er} décembre 2023	24		
RÉGLEMENTATION	25		
Plan d'urbanisme	26		
Règlement d'urbanisme	27		
Synthèse de la réglementation en vigueur	28		
PARTI PRIS	29		
Objectifs de développement	30		
Orientations	31		
Concept d'aménagement	32		
PLAN D'ENSEMBLE	34		
Plan d'ensemble	35		
Espaces collectifs publics et privés	36		
Nature des voies publiques et privées	39		
Typologies de rue	40		
Mobilité active	41		
Circulation et stationnement	42		
Coupes de rue types	43		
La place / seuil urbain	56		
Les parcs	57		
		Les cours collectives	58
		Les interfaces	59
		Hauteur du cadre bâti	62
		Volumétrie du plan d'ensemble	63
		Stationnement et plantation en pleine terre	64
		Vue d'ambiance	65
		USAGES ET STATISTIQUES	69
		Répartition des usages	70
		Répartition du programme sur le site	71
		Répartition des espaces publics, des usages collectifs et des logements sociocommunautaires	72
		Statistiques de développement du projet dans son ensemble	73
		PHASAGE	74
		Plan des phases de développement	75
		Phase 1 du projet	76
		Diagramme de circulation de la phase 1	77
		DÉVELOPPEMENT DURABLE	78
		Gestion des eaux	79
		Biodiversité et verdissement	79
		Réduction des îlots de chaleur	79
		Mobilité durable	80
		Efficacité énergétique	80
		Gestion des matériaux	80
		lits de plantation et infrastructures vertes sur le domaine public	81
		Facteur de résilience climatique	82
		ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT	83
		Solstice d'hiver	84
		Équinoxes de printemps et d'automne	85
		Solstice d'été	86
		ANNEXE	87
		Plan d'arpentage	88
		Plan des lots	89
		Plan des marges	90
		Taux d'implantation et densité par îlot	91
		Détail du calcul du facteur de résilience climatique	92
		Taux de verdissement par îlot	93

INTRODUCTION

AVVANT-PROPOS

Provencher Roy et BC2 ont été mandatés par les propriétaires de la Place Versailles afin de les seconder dans leurs démarches auprès de la Ville de Montréal, et plus particulièrement l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, dans le cadre de la planification d'ensemble d'un territoire de près de 17 hectares occupé par le centre commercial Place Versailles inauguré en 1963. L'objectif est de convertir le site à l'étude en un secteur offrant une mixité d'usages (résidentiel, commercial, institutionnel, etc.). Cette planification implique le développement d'une trame viaire sur le territoire, l'aménagement d'espaces publics (parcs et places) et d'infrastructures collectives (école...), le tout répondant aux besoins de la Ville, des développeurs et de la population.

Au-delà de la requalification de ce site stratégique, directement connecté à une station du métro, la démarche implique des changements règlementaires importants. Le projet vise notamment à proposer des bâtiments pouvant atteindre, pour certains, jusqu'à 25 étages, alors que la réglementation en vigueur n'en permet tout au plus que huit. Il en est de même pour la densité qui passerait d'un indice de 4,0 à 6,0.

Un avant-projet de redéveloppement de la Place Versailles avait été initié en 2021 dans le cadre de la planification détaillée du secteur élargi comprenant notamment les terrains commerciaux et publics situés au sud de la rue Sherbrooke Est. L'objectif de la Ville de Montréal était alors d'entamer une procédure d'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur Radisson. Toutefois, ce processus a finalement été abandonné pour se concentrer sur le site du centre commercial. À la suite de cette décision, le projet a évolué afin de répondre aux commentaires des différentes instances consultées, dont le Comité Jacques-Viger (CJV), s'inscrivant désormais dans une démarche d'adoption d'une résolution en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Le Comité ayant émis des commentaires supplémentaires, ceux-ci ont été pris en considération pour permettre une présentation finale le 1er décembre 2023. Après plusieurs présentations supplémentaires auprès du CJV, en 2023, et de recommandations de la part de la Ville, le dossier a été présenté au comité consultatif d'urbanisme (CCU) et au conseil d'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve à l'hiver et au printemps 2024. C'est à l'issue de ce cheminement que ce dernier a demandé au conseil municipal d'adopter une première mouture des règlements modifiant le plan d'urbanisme et le cadre règlementaire spécifique à la Place Versailles, et de mandater également l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de tenir les consultations publiques requises. L'équipe du projet a aussi mené plusieurs activités de consultation en amont, notamment auprès de parties prenantes, des voisins immédiats du site, et de la population de l'arrondissement à l'occasion de soirées portes ouvertes.

ÉQUIPE DU PROJET



Place Versailles inc. est le gestionnaire et opérateur du centre commercial du même nom. Avec les années, l'entreprise a su développer une relation d'affaires avec ses locataires, dont certaines bannières commerciales reconnues, ce qui la positionne avantageusement pour assurer la transition commerciale du projet.

PROVENCHER_ROY

Provencher_Roy est une pratique d'architecture canadienne primée reconnue pour son exigence envers la qualité, de la conception à l'exécution, et pour son engagement de longue date dans le développement durable. L'approche de la firme est issue d'une réflexion responsable et transdisciplinaire liant architecture, design urbain et urbanisme, design intérieur et paysage.

Son organisation, sous forme de studios à taille humaine, laisse aux différentes équipes une flexibilité propice à la créativité, l'échange et l'esprit d'analyse, afin que toujours prime l'excellence de l'idée. S'appuyant sur un atelier uni, la relève de Provencher_Roy continue de partager la vision initiale des fondateurs, soit celle de toujours s'engager dans une intervention responsable, en faveur du développement d'espaces générateurs d'expériences et de mieux-être collectif.

Provencher_Roy produit des espaces qui favorisent les échanges, les liens, les rencontres ; des espaces qui incitent au partage, à l'écoute, à la collaboration ; des espaces qui encouragent à apprendre, à se questionner, à progresser.

Pour ce projet, Provencher_Roy a pris en charge la conception du plan d'ensemble, le développement de ses composantes, ainsi que la coordination avec les divers consultants en ingénierie.

BC2

BC2 est une firme-conseil qui offre des services principalement en urbanisme, design urbain et architecture de paysage. Ses experts en urbanisme proposent un service à échelle humaine, ambitieux et responsable basé sur une expertise en réglementation urbaine. La mise sur pied de projets novateurs, complexes et stimulants est notamment rendue possible grâce à la branche d'expertise de l'équipe d'accompagnement.

Par ses connaissances approfondies du milieu et des différents acteurs, BC2 accompagne des clients du secteur privé dans la prise de décisions éclairées dès les premières étapes d'un projet, et ce, jusqu'à ce qu'il soit complété. À travers les mandats qui lui sont confiés, l'équipe assure la durabilité d'un projet, contribue à renforcer son impact et participe à la valorisation du milieu qui l'entoure.

Dans le présent dossier, BC2 a la responsabilité de coordonner l'ensemble des démarches auprès de la Ville de Montréal, soit principalement les changements règlementaires à être adoptés dans le cadre de l'adoption prochaine des règlements visés par l'Article 89.

1

MISE EN CONTEXTE

CONTEXTE URBAIN

Le site d'intervention se situe à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de la rue de Boucherville, le long de l'autoroute Trans-Canada Hwy (A25), à l'extrémité nord de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, proche de la limite avec l'arrondissement d'Anjou.

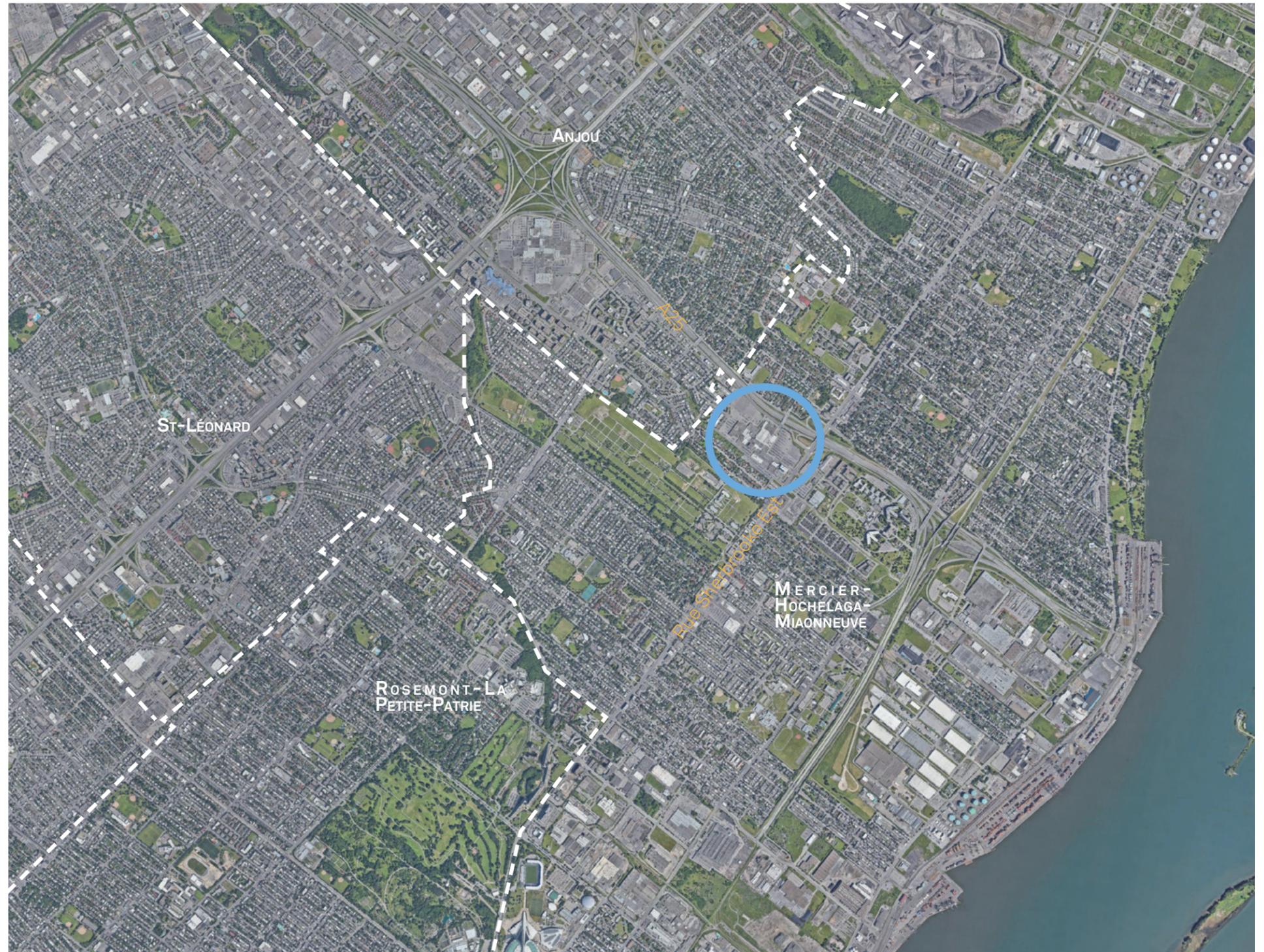
Le territoire de cet arrondissement est l'un des plus grands à Montréal, où se côtoient différents usages (base militaire, zones industrielles, institutions, grands équipements, etc.), des voies de circulation importantes, des grandes zones résidentielles denses à l'ouest et plus suburbaines vers l'est.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 5



Vue aérienne du site à l'étude depuis le Sud

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 5



Localisation du site à l'étude

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 5

CONTEXTE D'INTERVENTION

Le contexte d'intervention est marqué par la présence d'une infrastructure routière importante, qui fractionne le secteur en deux parties (Mercier-Est et Mercier Ouest), ainsi que par la rue Sherbrooke, caractérisée par une activité commerciale dynamique et diversifiée et la présence de plusieurs institutions et bureaux.

À l'intérieur de ce territoire se côtoient des secteurs résidentiels et des secteurs commerciaux. Ainsi on peut distinguer ici deux zones dont l'usage et le mode d'implantation du bâti diffèrent:

D'une part on trouve un tissu urbain homogène et structuré sur une trame orthogonale nord/sud. Celui-ci est composé principalement d'îlots propres au caractère résidentiel du secteur, sur lesquels se dressent des maisons individuelles, d'un à trois étages, avec jardin et ponctuellement un bâti plus dense accueillant des conciergeries, allant jusqu'à 8 étages, en brique pour la plupart.

D'autre part on note la présence d'un pôle commercial important, constitué par la place Versailles (le site d'intervention) et les commerces voisins sur la rue Sherbrooke. Cette zone interrompt la trame orthogonale des zones résidentielles et laisse place à des îlots de tailles surdimensionnées et un bâti de grande échelle.

Ainsi le rayonnement de ce pôle a longtemps dépassé le territoire de l'arrondissement et formé un noyau de commerces considérable à Montréal.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 6



Vue satellite du site à l'étude
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 6



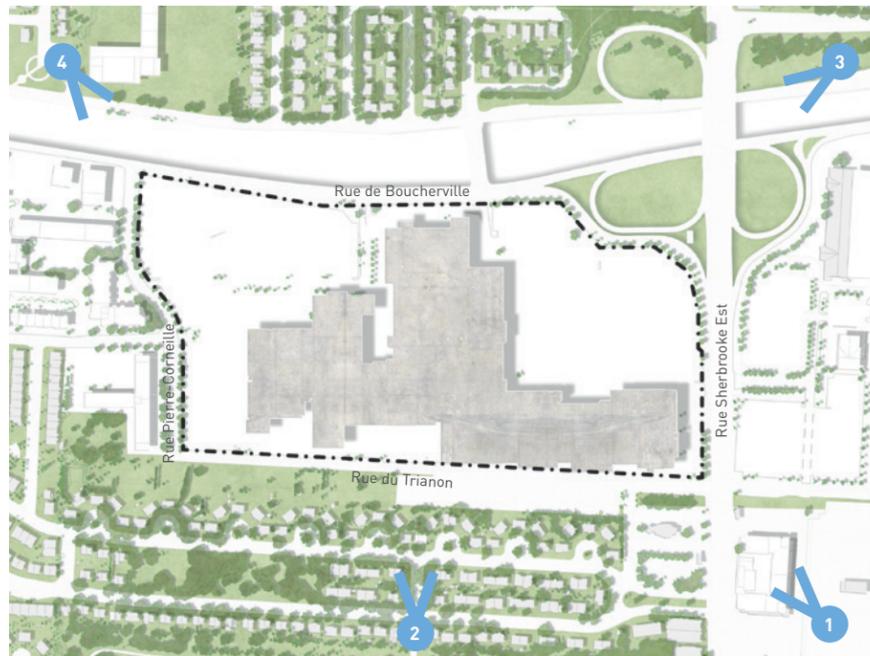
RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE



1 - Vue aérienne depuis le sud ouest
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 8



2- Vue aérienne depuis l'ouest
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 8



Plan clé
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



3 - Vue aérienne depuis le sud-est
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 8



4 - Vue aérienne depuis le nord
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 8

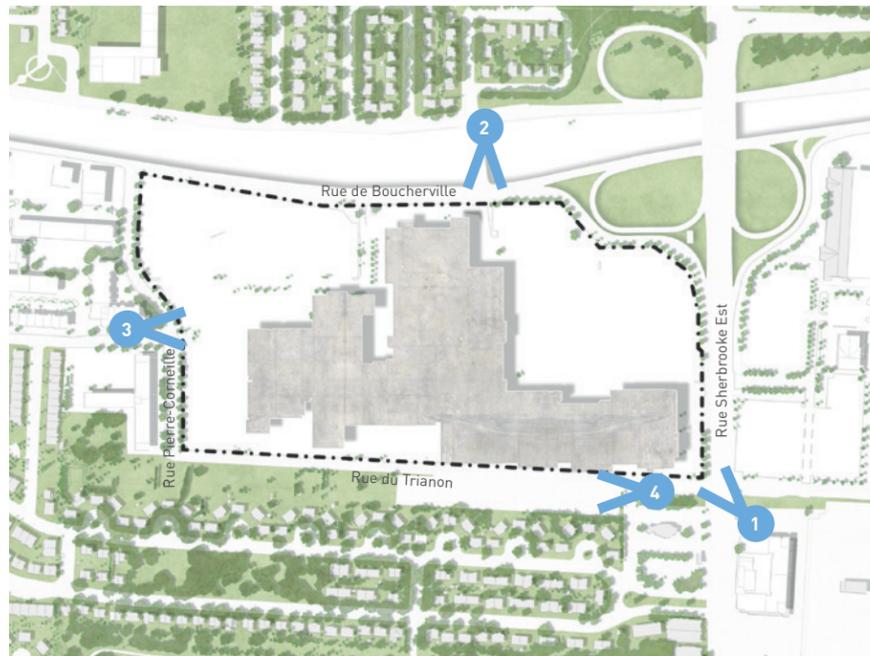
RELEVÉ PHOTOGRAPHIQUE



1 - Intersection rue Sherbrooke et rue du Trianon
Source: Google Street View - Atelier Robitaille Thiffault - Page 7



2- Entrée rue de Boucherville
Source: Google Street View - Atelier Robitaille Thiffault - Page 7



Plan clé
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



3 - Intersection rue Pierre-Corneille / avenue de l'Authion
Source: Google Street View - Atelier Robitaille Thiffault - Page 7



4 - Entrée rue du Trianon
Source: Google Street View - Atelier Robitaille Thiffault - Page 7

CONSTAT DE L'EXISTANT

Le site est occupé par un complexe commercial composé de plusieurs bâtiments et aires stationnements automobiles.

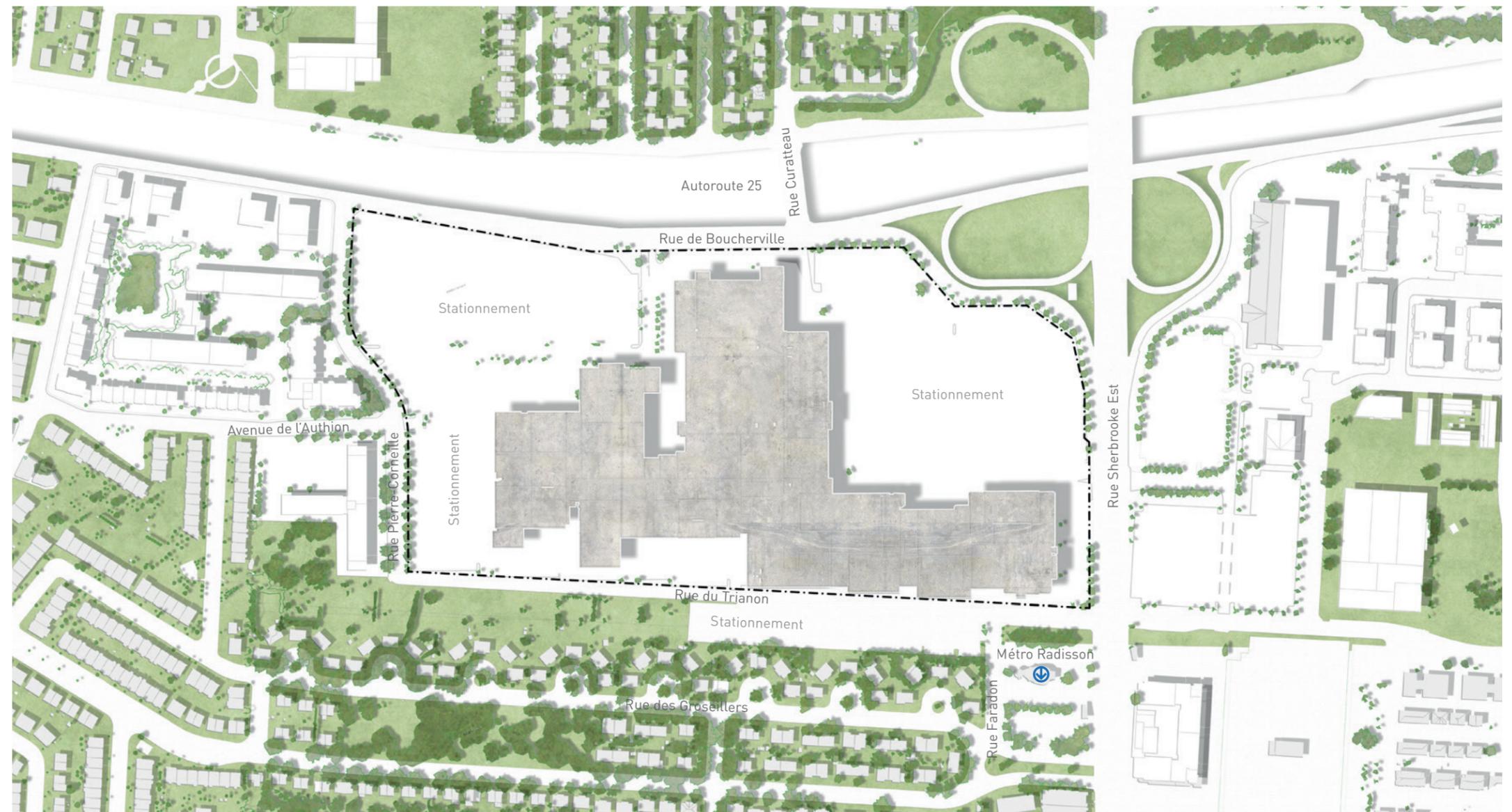
Construit en 1963 le complexe, Place Versailles, est considéré comme le premier centre commercial couvert à Montréal. Le complexe compte aujourd'hui plus de 225 magasins et services variés. Il est composé de plusieurs volumes de grands gabarits, tous accolés les uns aux autres, qui forment un ensemble hétérogène et discontinu. Les bâtiments présentent pour la plupart une architecture typique de centre commercial, en brique, et de basse densité (1 à 2 étages), avec peu d'ouvertures en façades. Deux d'entre eux se démarquent par leur hauteur et leur matérialité: un premier bâtiment en mur rideau, situé au sud-est, qui abrite 4 étages de bureaux à louer; et un second bâtiment en béton, situé sur la rue du Trianon, qui abrite 5 étages de commerces.

Plusieurs accès se trouvent sur le long des différentes façades. Ces dernières accueillent des quais de chargement à différents endroits. Des affiches assez imposantes, typiques des commerces de "centre d'achat" sont également visibles en façade.

Les aires de stationnement présentent le long des rues Boucherville, Pierre-Corneille et Sherbrooke, constituent plus de la moitié de la surface du site (plus de 3 220 places en incluant la propriété de la Place Versailles dans l'emprise Hydro-Québec). Ainsi pratiquement aucune continuité du front bâti n'est assurée le long des rues principales.

Le site ne comporte aucun aménagement paysager, mis à part de minces bandes plantées en bordure des rues Boucherville, Sherbrooke Est et Pierre-Corneille. En incluant les quelques îlots de plantation du stationnement, le verdissement représente 3% du site.

Aucune rue ne traverse actuellement le site, l'ensemble étant desservi via les stationnements.



Plan des accès au site

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy

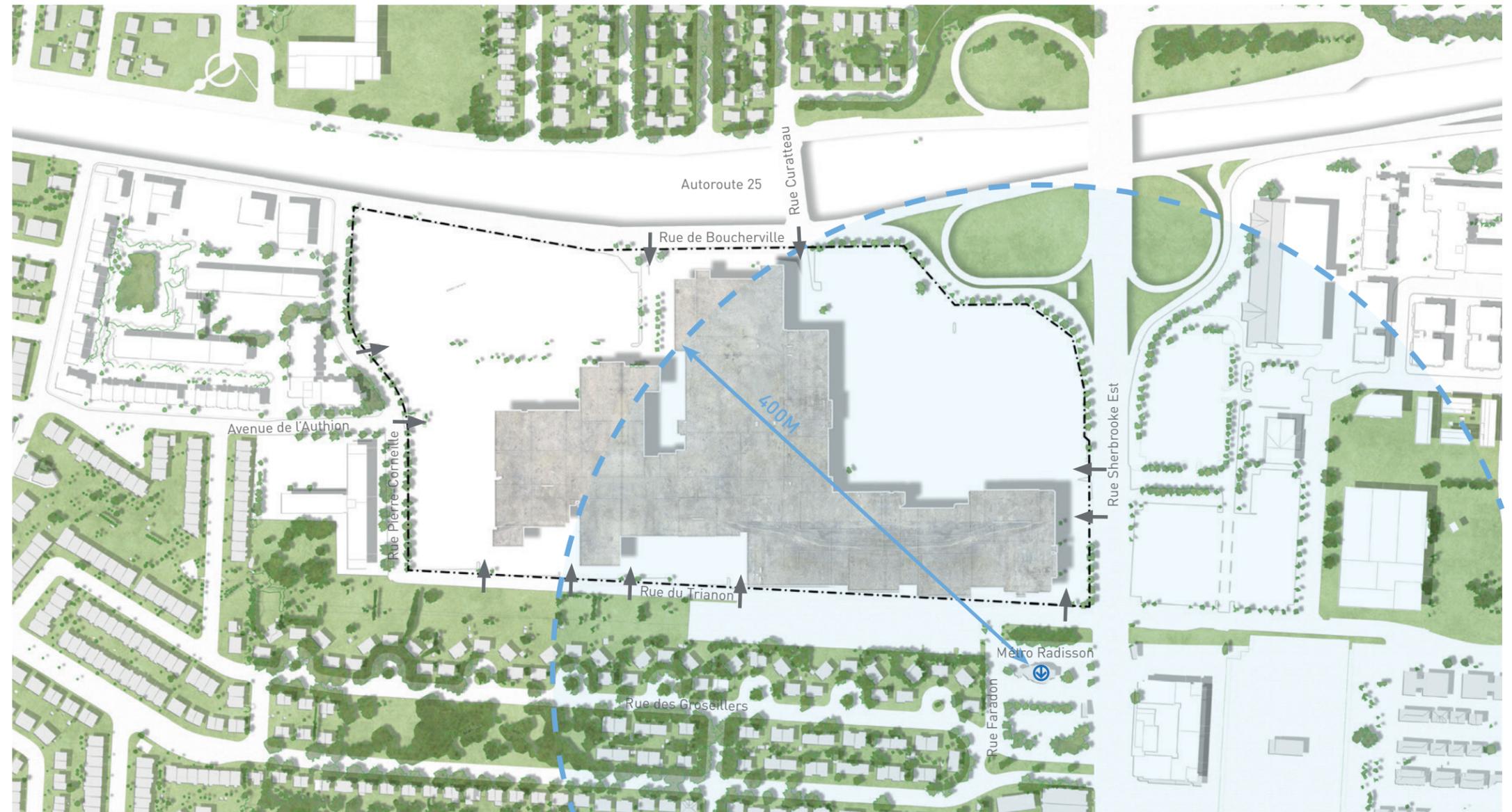
Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 10

ACCESSIBILITÉ DU SITE

La situation géographique du site d'intervention, le long de la rue Sherbrooke, artère fondamentale de la ville, présente un intérêt indéniable. D'une part on note la présence des transports en commun qui permet un accès particulièrement facile. La station de métro Radisson se trouve directement à proximité, au sud-ouest du site et de nombreux bus de la STM desservent les alentours du site. D'autre part, situé à proximité d'axes majeurs de circulation véhiculaire, il est aisé de se déplacer en auto vers différentes directions depuis le site. D'ailleurs l'autoroute 25 et le tunnel Louis-H. Lafontaine lui assurent une grande accessibilité au niveau régional.

L'entrée principale se trouve au 7275 rue Sherbrooke Est. Plusieurs entrées charretières menant à des stationnements sont également présentes. Finalement il est possible de sortir vers le nord-est via la rue de Boucherville, vers le nord-ouest via la rue Pierre-Corneille, au sud-est via la rue du Trianon et au sud-est par la rue Sherbrooke.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9



Plan des accès au site

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



- ➔ ACCÈS VÉHICULAIRES PRINCIPAUX
- 🕒 RAYON DE 400M AUTOUR DU MÉTRO RADISSON
Correspond à environ 5 minutes de marche

PLAN D'ARPENTAGE

- Lot 4 636 559
- Le site mesure environ 600m x 290m pour un total de +/- 17 hectares
- Surface totale du terrain : 168 173,9 m² *
- Superficie d'implantation des bâtiments: 62 403 m² *
- Taux d'implantation: 37%
- Superficie totale brute des bâtiments: 83 313 m² **
- Densité: 0,49

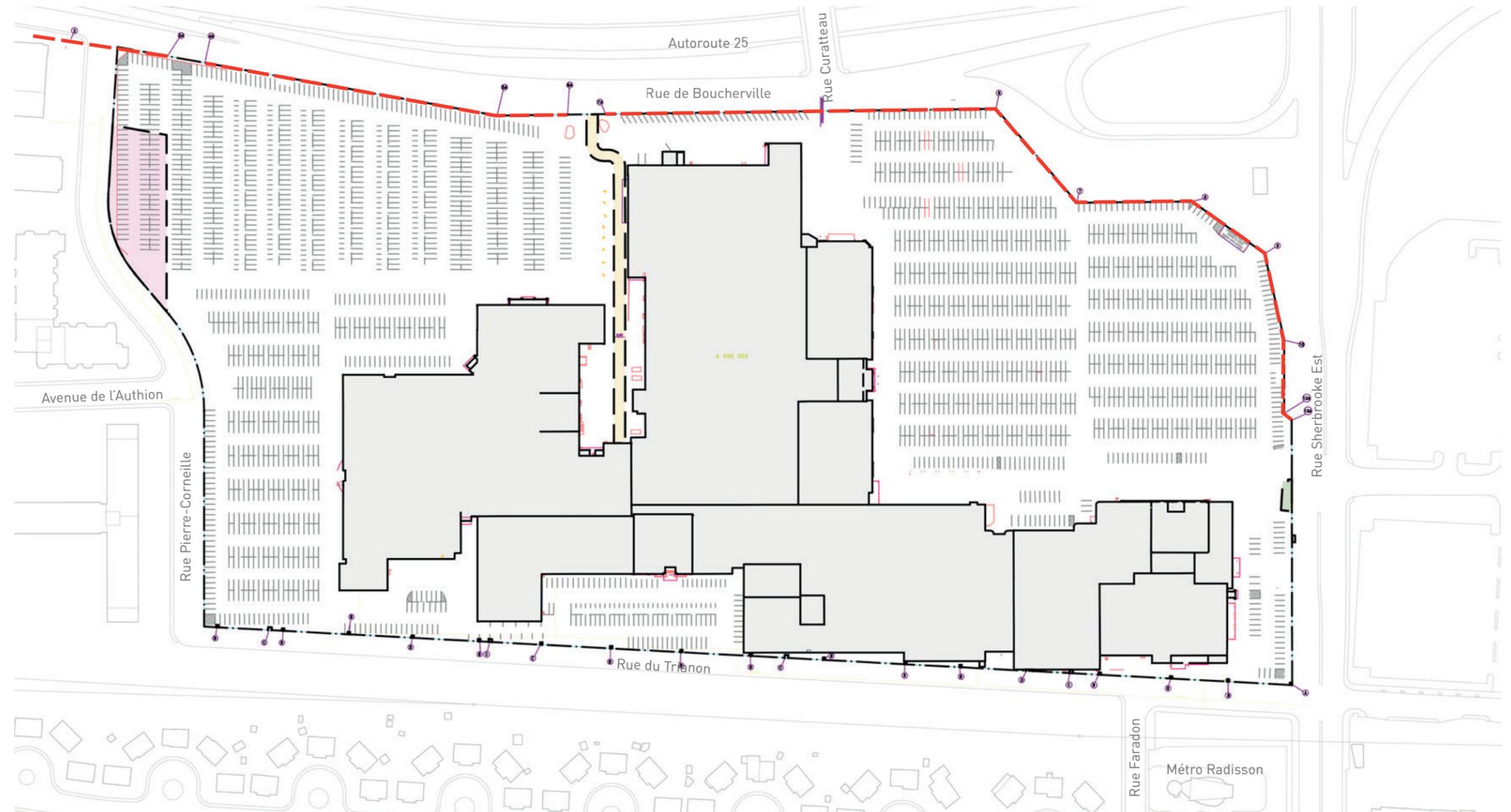
*Mesure prise sur le plan CAD par l'Atelier RT

** Mesure prise sur l'évaluation foncière par l'Atelier RT

Source des données: Atelier Robitaille Thiffault - Pages 10 et 11

Suite à la reprise du projet par Provencher_Roy, une mise à jour du plan d'arpentage a été faite.

Cette mise à jour a mis en lueur des contraintes liées à des servitudes de nonaccès du MTQ aux limites du site et des rues de Boucherville et Sherbrooke Est. Elles ne permettent d'un seul accès au site depuis la rue de Boucherville et se trouvent entre autre dans le prolongement des rues Pierre-Corneille et Curatteau.



Plan d'arpentage superposé au plan de site



- SERVITUDES DES NON-ACCÈS
- SERVITUDE RESTRICTIVE D'USAGE
No 2 237 795
- SERVITUDE EN FAVEUR D'HYDRO-QUÉBEC
No 14 171 286
- SERVITUDE EN FAVEUR DE LA VILLE DE MONTRÉAL
Boucle de détection et feux de circulation - No 5 162 933

TOPOGRAPHIE

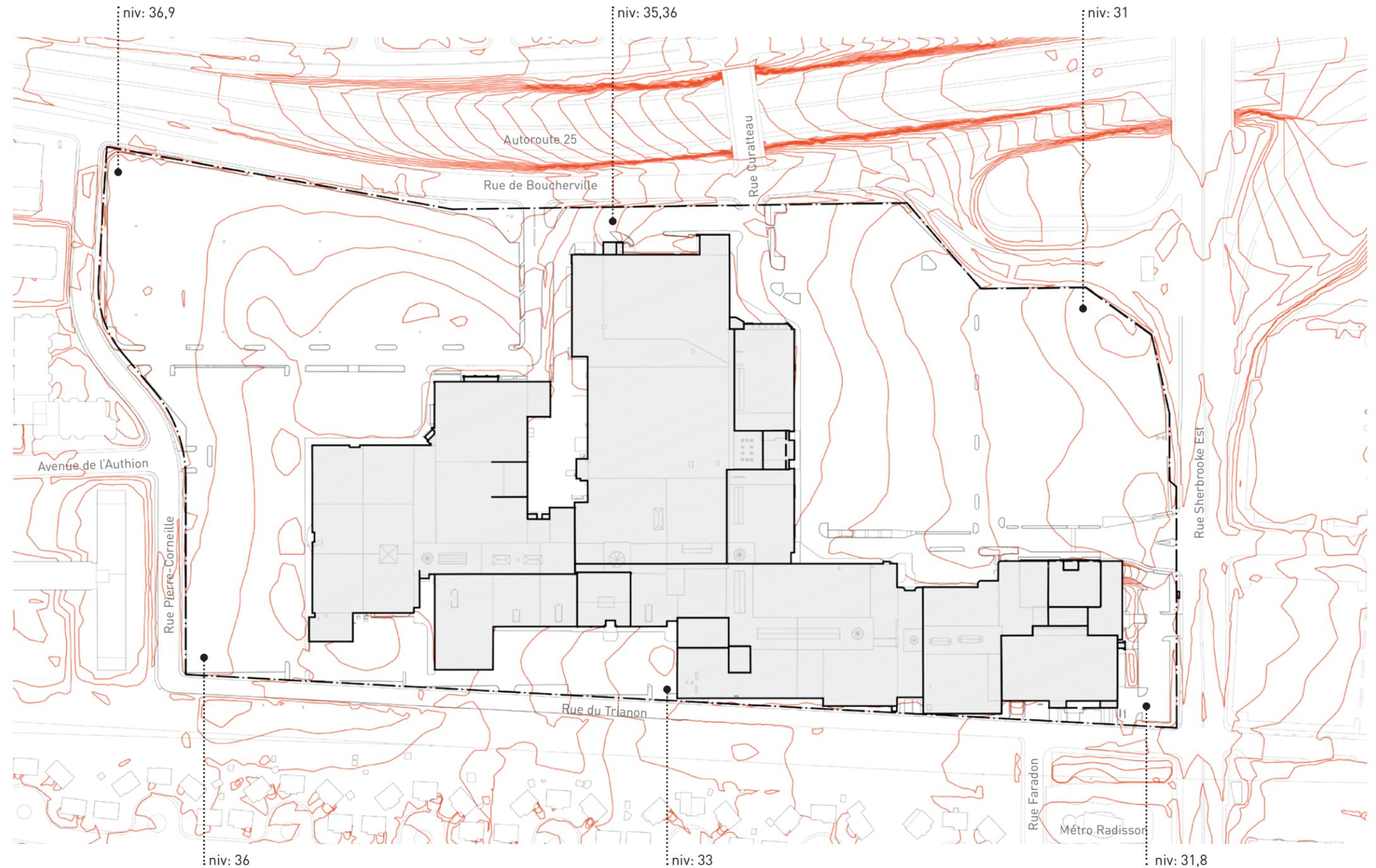
Le site de la Place Versailles est relativement plat et nivelé en fonction de la présence des stationnements de surface.

Au coin nord-ouest se trouve sur les limites de lots un talus qui s'estompe graduellement pour rejoindre l'entrée du stationnement.

Les courbes de niveau représentent une différence de niveau de de 0.5 mètres.

Sur l'ensemble de la longueur du site (+/- 600 mètres) on trouve une différence de 6 mètres pour une moyenne de 1% de pente.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 14



Plan de topographie
Source: Ville de Montréal

ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT

Prolongement de la ligne bleue

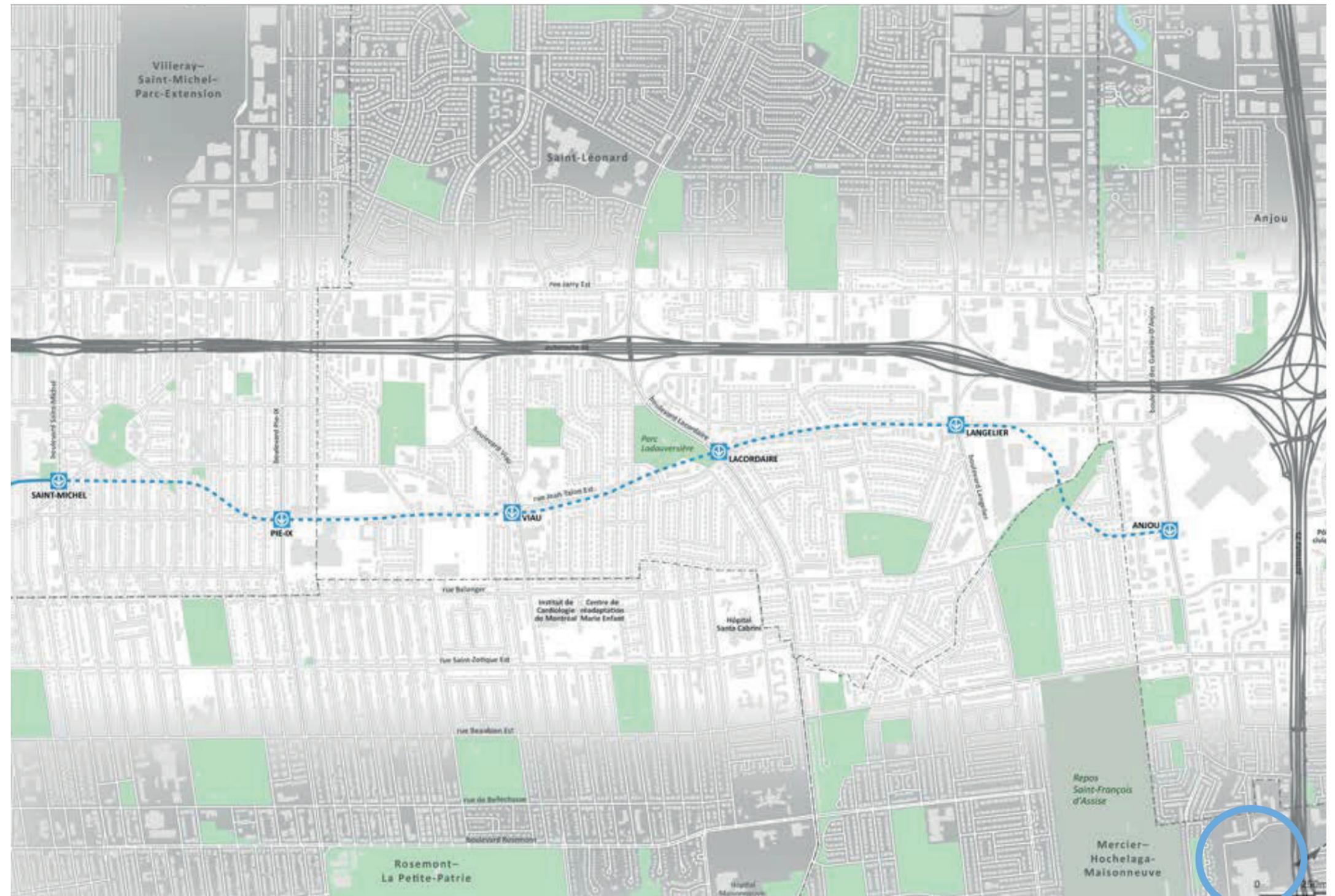
“Depuis 2015, les services centraux et les arrondissements concernés de la Ville de Montréal participent aux travaux visant à assurer une contribution positive du prolongement de la ligne bleue du métro sur le territoire de l’est de Montréal et une intégration urbaine de qualité de ce projet, d’abord avec l’Agence métropolitaine de transport (AMT) et, aujourd’hui, avec la Société de transport de Montréal (STM), qui est maître d’oeuvre et gestionnaire du projet. Le prolongement de la ligne bleue, dont l’inauguration est prévue en 2026, permettra d’étendre le territoire desservi par le réseau du métro aux arrondissements d’Anjou et de Saint-Léonard et d’améliorer la desserte du quartier Saint-Michel dans l’arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

Cet important projet de transport collectif est l’occasion de repenser la mobilité et l’aménagement dans cette partie du territoire montréalais au profit d’une croissance qui soit plus en phase avec les valeurs d’aujourd’hui. Il ouvre ainsi de nouvelles perspectives pour les secteurs qui seront desservis et constitue un formidable levier pour leur transformation. Il constitue, de surcroît, l’un des projets phares pour la relance de l’est de Montréal. En effet, la vision portée par la Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal fait de ce projet l’une des principales actions à poursuivre pour assurer l’atteinte du plein potentiel de cette partie de l’agglomération.

Le territoire qui fait l’objet d’une réflexion en marge du projet de prolongement de la ligne bleue correspond à un corridor s’étendant de part et d’autre de son tracé allant du boulevard Saint-Michel à l’autoroute 25 et s’arrêtant, au nord, à la rue Jarry Est et au sud, à la rue Beaubien Est. Ce territoire couvre un peu moins de 10 km².”

Extrait du document de la ville de Montréal “Projet de prolongement de la ligne bleue - Vision préliminaire de mise en valeur du Territoire” Février 2020

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 15



Territoire et tracé du prolongement de la ligne bleue
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 15

Site de la Place Versailles

Le PSE de l'Est (Projet Structurant de l'Est)

Le projet structurant de l'Est (PSE) vise à améliorer la mobilité de l'est et du nord-est de la région métropolitaine de Montréal. Le projet, qui est présentement à l'étude au Plan québécois des infrastructures (PQI), est mené par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal, qui ont confié à l'ARTM le mandat de coordonner un groupe d'experts pour en optimiser les paramètres. [...]

Le REM de l'Est était composé d'un tracé de plus de 30 km qui reliait Pointe-aux-Trembles et le cégep Marie-Victorin au centre-ville. Le 2 mai 2022, devant le manque d'acceptabilité sociale de la portion aérienne du tronçon centre-ville, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal reprennent le leadership du projet et annoncent la création d'un groupe de travail afin d'analyser les enjeux du projet et de faire avancer la planification et la conception du meilleur projet possible de système léger sur rail automatisé dans l'est de la grande région métropolitaine de Montréal. L'ARTM est alors mandatée par le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal pour piloter le groupe de travail composé du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), de la Ville de Montréal, de la Société de transport de Montréal (STM) et de l'ARTM. [...]

Le projet de référence étudié par le groupe de travail a une longueur de 23 kilomètres et est composé des antennes vers Pointe-aux-Trembles (antenne est) et le cégep Marie-Victorin (antenne nord), sans le tronçon aérien vers le centre-ville d'abord prévu dans le projet de CDPQ Infra. Une analyse spécifique est menée dans le secteur de Mercier-Est, qui pose des enjeux d'intégration urbaine.

À la demande du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal, des options de prolongement vers Rivière-des-Prairies, Laval et Lanaudière sont également étudiées.

Extrait du site internet de l'ARTM «Projet structurant de l'Est (PSE) - Un projet pour une meilleure mobilité dans l'Est» Septembre 2023



Tracé du projet de référence
Source: site web de l'ARTM - [Disponible en ligne](#)

○ SITE DE LA PLACE VERSAILLES

CONTEXTE RAPPROCHÉ

Rue Sherbrooke Est

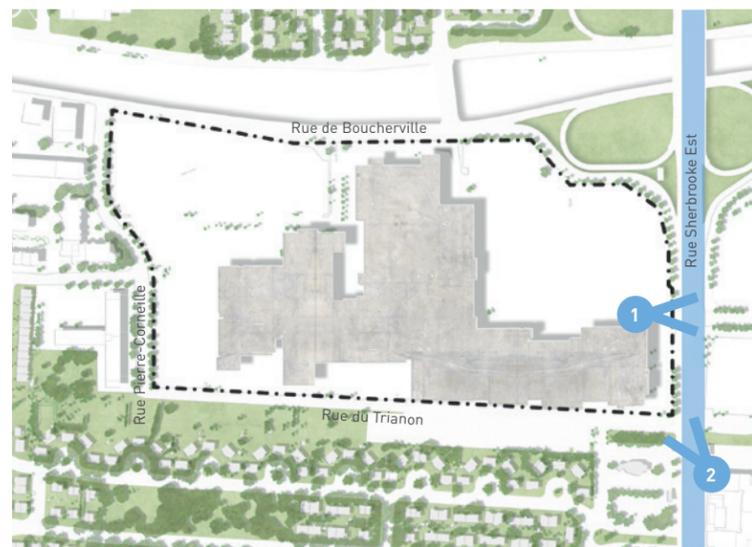
La rue Sherbrooke est considérée dans le plan d'urbanisme, comme un axe commercial prioritaire:

« Mercier-Est compte quatre rues commerçantes. La première, la rue Sherbrooke, se caractérise par une activité commerciale diversifiée et la présence de plusieurs institutions et bureaux. La vitalité de cette artère est indéniable et quelques espaces sont encore disponibles pour le développement. Toutefois, des interventions visant l'amélioration des aménagements du domaine public et du mobilier urbain ainsi que l'uniformisation de l'affichage doivent être envisagées. »

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 17



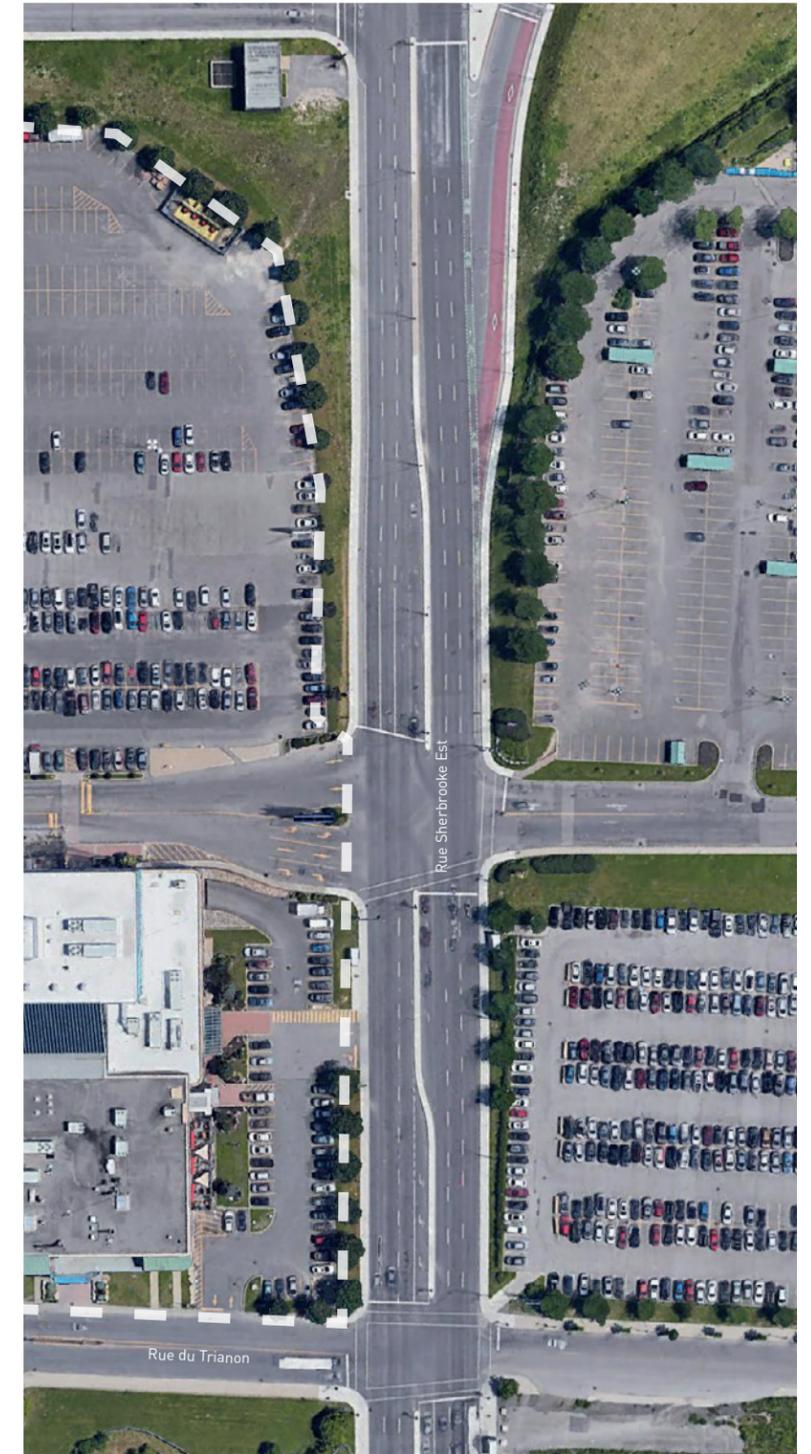
1 - Vue vers le sud depuis l'entrée à la Place Versailles depuis la rue Sherbrooke Est
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 17



Plan clé
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



2 - Vue aérienne de la limite sud du site en relation avec la rue Sherbrooke Est
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 17



3 - Vue satellite de la limite sud du site
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 17

Rue du Trianon

La rue du Trianon marque un changement radical du paysage urbain à l'ouest.

Les aires de stationnement et les bâtiments que constitue la Place Versailles contrastent fortement avec les lots qui lui font face. Ces derniers sont composés de grandes parcelles végétalisées, d'une aire de stationnement étendue le long de la rue et de maison individuelle d'un à trois étages, avec jardins, dont les entrées s'effectuent depuis la rue des Grosseillers. La station de métro crée une distance entre ces pavillons résidentiels et la rue Sherbrooke est.

Une importante ligne électrique (Hydro-Québec) se trouve en servitude à l'arrière des résidences, d'où la présence de grandes zones gazonnées peu aménagées dans les cours sur la rue Trianon.

Cette interface instaure une tout autre ambiance que le reste des éléments urbains environnants du site (A25 rue Sherbrooke, etc.) et devra être développée de façon à créer une relation entre le projet et ce bâti résidentiel.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 18



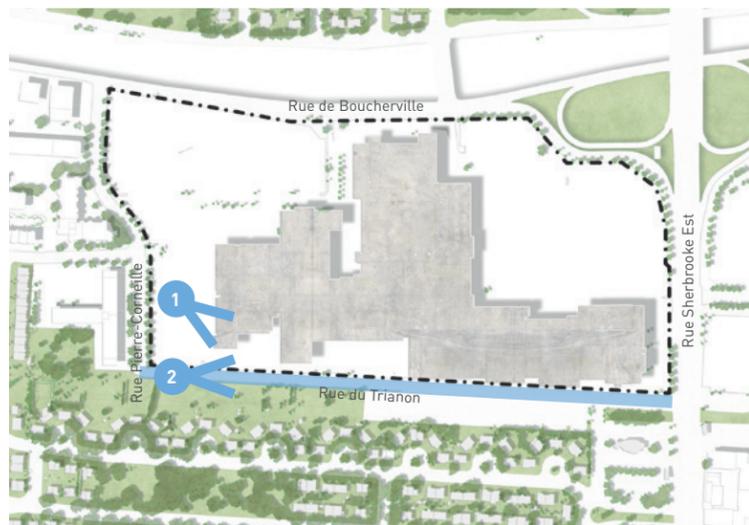
1 - Vue aérienne de la limite ouest du site, de la rue du Trianon et de l'emprise Hydro-Québec

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 18



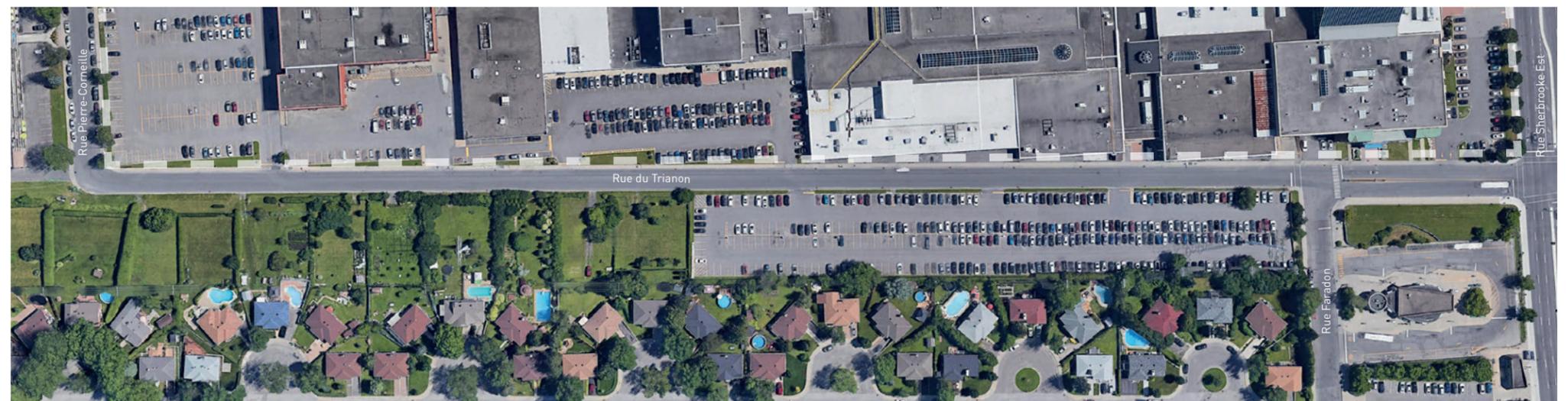
2 - Vue vers le sud depuis la rue du Trianon

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 18



Plan clé

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



3 - Vue satellite de la limite ouest du site

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 18

Rue Pierre-Corneille et Avenue de l'Authion

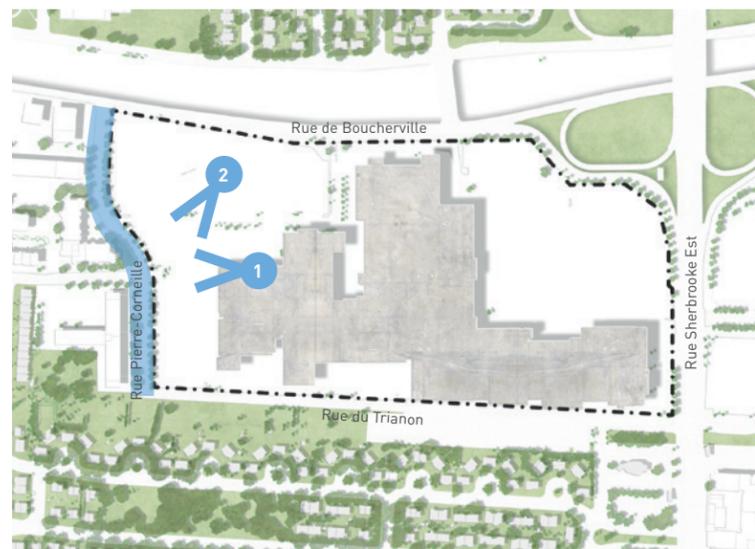
Au nord du site d'intervention, à l'angle de la rue Pierre-Corneille et de l'Avenue de l'Authion, se dressent des bâtiments résidentiels de six à sept étages, de matérialité diverse (brique ou béton). La rue de l'Authion débouche directement sur le site d'intervention, et constitue à ce titre un axe physique et visuel important. Sur la rue Pierre-Corneille, la présence d'arbres permet un filtre visuel entre les habitations et la Place Versailles.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 19



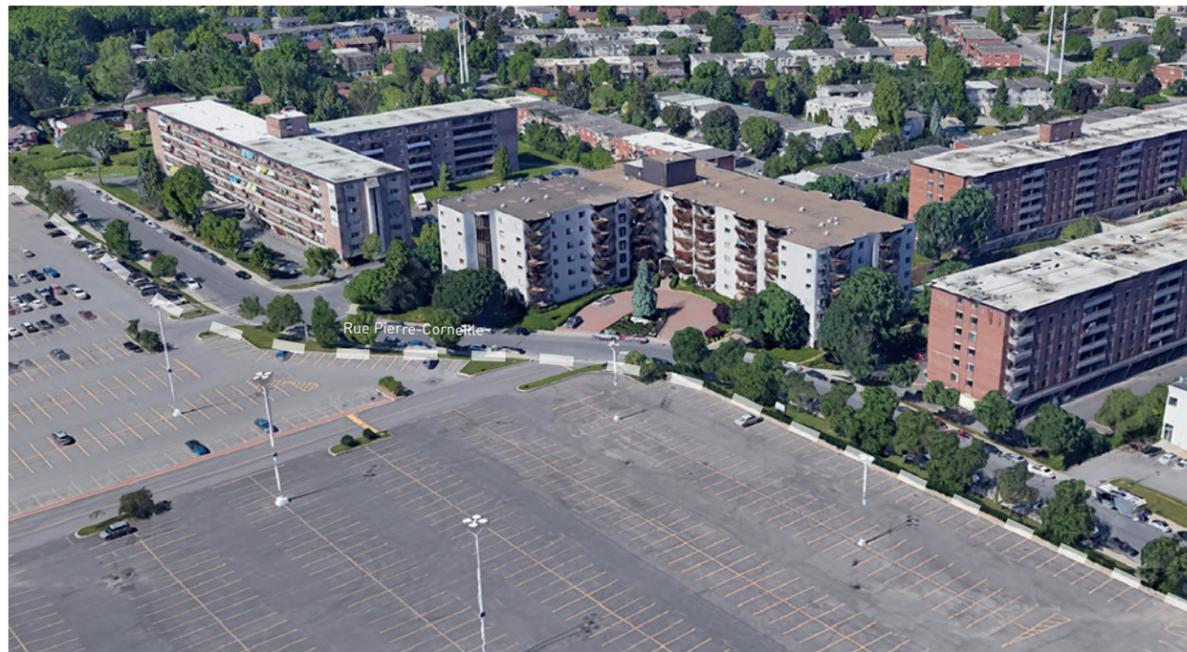
1 - Vue vers le Nord et l'Avenue de l'Authion depuis le site de la Place Versailles

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 19



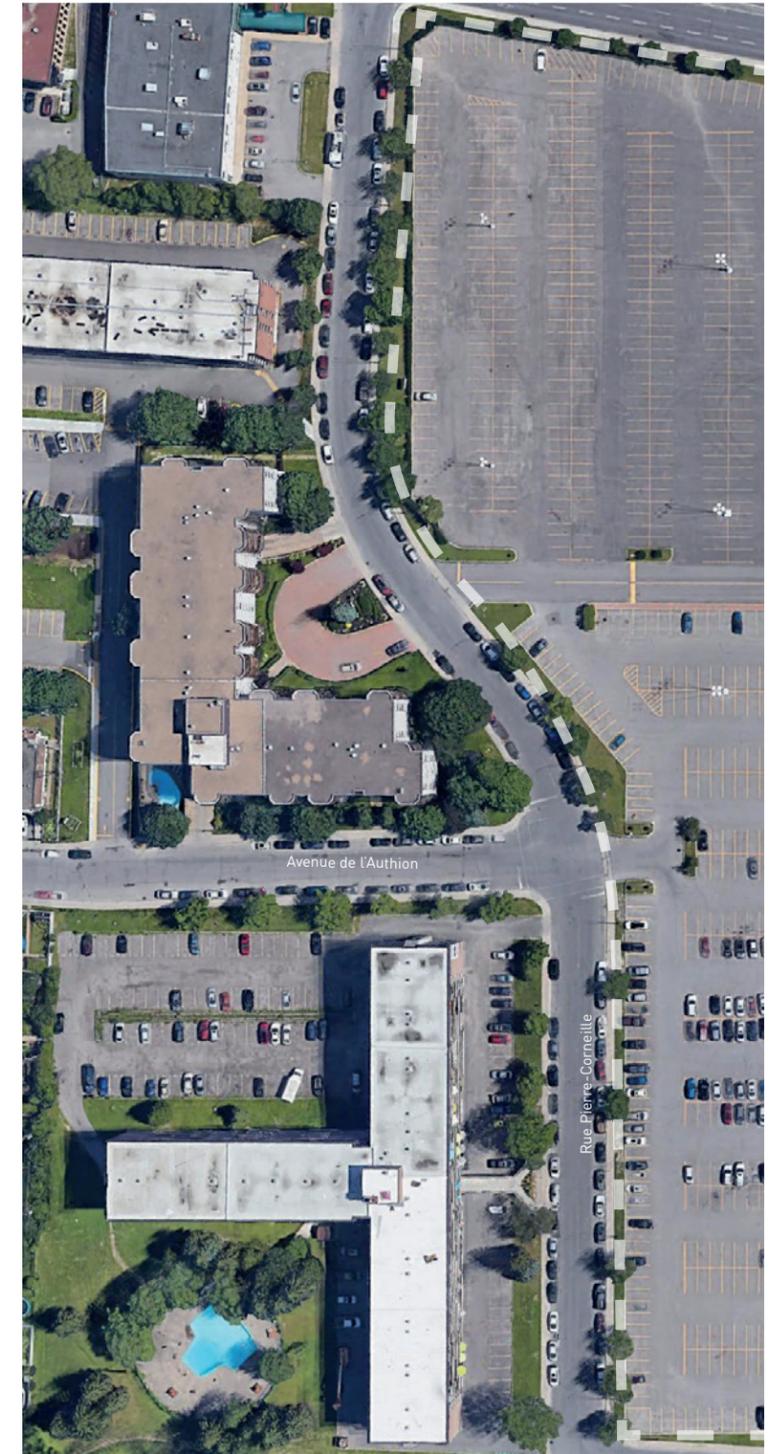
Plan clé

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



2 - Vue aérienne de la limite nord du site avec la rue Pierre-Corneille et l'Avenue de l'Authion

Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 19



3 - Vue satellite de la limite nord du site

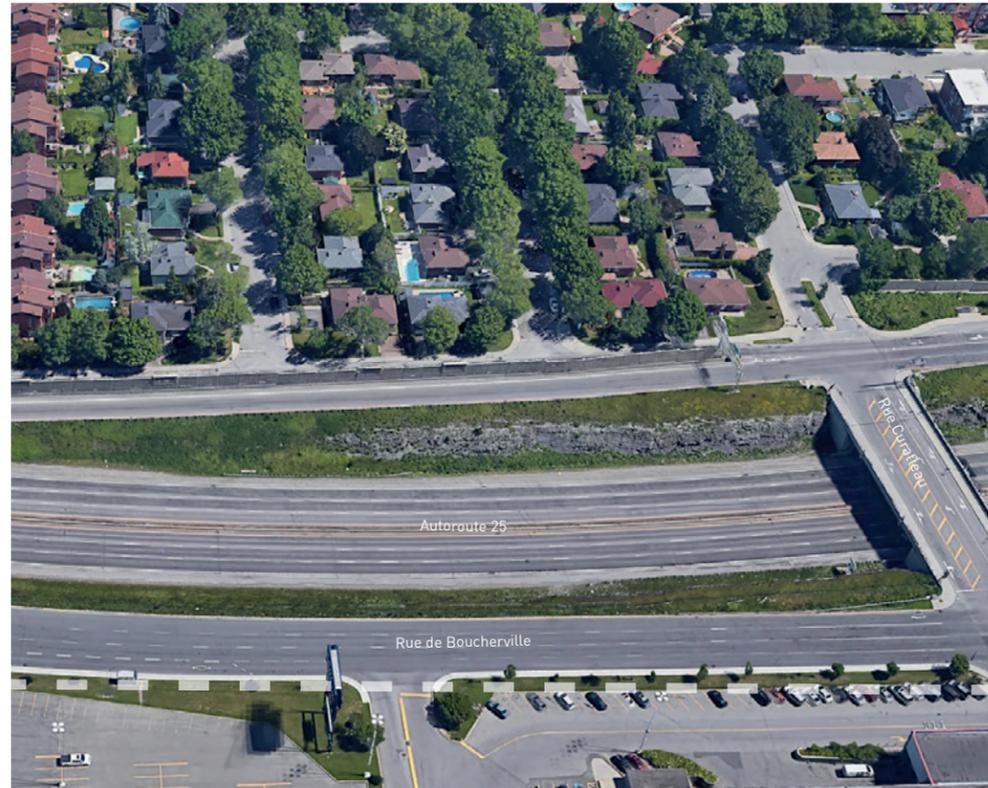
Source: Google Earth - Atelier Robitaille Thiffault - Page 19

Rue de Boucherville et Autoroute A25

La rue de Boucherville sert de voie de desserte pour l'autoroute. Un des embranchements (sortie) se trouve d'ailleurs au coin nord-est du site. Variant de trois à quatre voies, dont une voie réservée pour autobus, la vitesse permise est de 50 km. Un trottoir et une mince bande végétalisée se trouvent à l'est, du côté de la Place Versailles. Quelques entrées aux stationnements de surface sont possibles depuis cet important axe viaire.

L'autoroute A25 qui longe le site à l'est, crée une fracture entre le site et le bâti résidentiel de l'autre côté de l'autoroute. Cet axe nord-sud de la ville constitue une route très empruntée de la métropole, où le camionnage est permis.

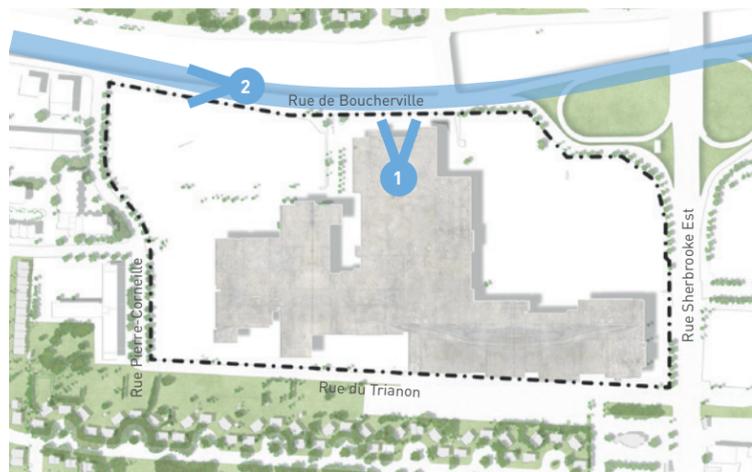
Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 20



1 - Vue aérienne de la limite est du site, de la rue de Boucherville et de l'Autoroute 25
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 20

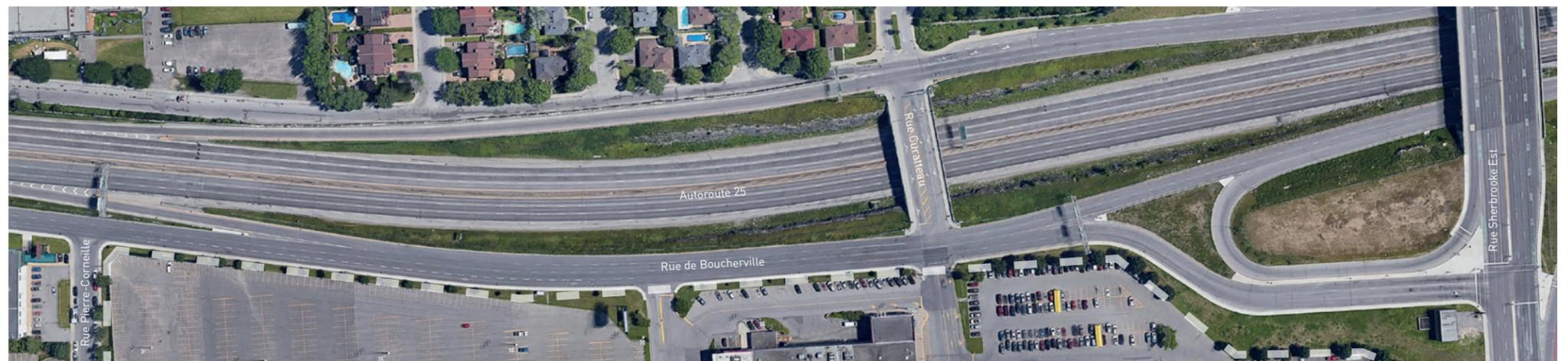


2 - Vue vers le Nord depuis la rue de Boucherville
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 20



Plan clé

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



3 - Vue satellite de la limite est du site
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 20

DÉMARCHES ET ÉVOLUTION DU PROJET

NÉGOCIATIONS MUNICIPALES

Il est important de rappeler que la vision de redéveloppement qui est présentée aujourd'hui est le fruit d'un long processus, non seulement d'exploration conceptuelle et programmatique, mais aussi et surtout d'échanges et de dialogue entre les propriétaires, leurs consultants et les autorités municipales concernées.

Planification détaillée du secteur Radisson

À l'automne 2021, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a lancé une démarche afin de définir une vision d'aménagement pour le secteur Radisson, lequel était déjà voué à se transformer graduellement avec notamment la présence de plusieurs centres commerciaux matures, répondant à des principes d'aménagement de plus en plus remis en question. L'objectif était d'effectuer une planification détaillée pour le territoire délimité par la rue du Trianon à l'ouest, la rue Pierre-Corneille au nord, le corridor de l'autoroute 25 à l'est et la rue Joseph-Daoust au sud. Il comprenait le terrain de la Place Versailles, la station de métro Radisson, le stationnement incitatif de l'ARTM, quelques commerces de proximité (Maxi, SAQ...), une buanderie industrielle et le poste de transformation électrique d'Hydro-Québec. Des activités de consultation publique ont eu lieu à l'automne 2021, dont un sondage en ligne, une visite d'observation sur le site, ainsi qu'un atelier de travail avec les acteurs de la société civile, les organismes communautaires et les propriétaires fonciers.

C'est dans ce contexte que les propriétaires de la Place Versailles ont mandaté l'Atelier Robitaille Thiffault (RT) pour la réalisation d'une étude de potentiel de redéveloppement pour la propriété. Cette initiative avait principalement pour but d'approfondir la vision et les orientations issues de la démarche de planification et d'évaluer la faisabilité d'un repositionnement complet du centre commercial. L'Atelier RT a donc élaboré un plan d'aménagement d'ensemble pour le site entier.

À la demande de Place Versailles, la firme Provencher Roy a pris le relais à partir de février 2022 afin d'évaluer et de mettre à jour cette vision par le biais d'une vérification diligente de la faisabilité du plan d'ensemble élaboré par l'Atelier RT.

Le travail effectué dans le cadre des démarches devant mener normalement à l'adoption d'une planification détaillée a permis de mettre en lumière un certain nombre de modifications à apporter au plan d'urbanisme en vigueur. C'est pourquoi l'Arrondissement a soumis le projet au Comité Jacques Viger en avril 2022, pour avis préliminaire. À la suite de cette présentation et considérant que plusieurs des propriétés visées par le secteur de planification n'étaient pas en mode de redéveloppement et que des enjeux d'infrastructures publiques en lien avec le poste de transformation électrique et le stationnement incitatif de l'ARTM limitaient le potentiel d'intervention il a été décidé d'opter pour un outil de planification permettant une intégration complète du secteur dans le plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) de la Ville de Montréal, ce dernier étant désormais en cours d'adoption.

Article 89

Considérant l'arrêt des démarches pour le projet de PPU et anticipant des délais importants avant l'entrée en vigueur du PUM, il a été décidé, de concert avec l'Arrondissement, les propriétaires de la Place Versailles et les professionnels, que le processus d'approbation du projet serait changé au profit d'une procédure en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Il permet la réalisation de certains types de projets, même s'ils dérogent à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement. Puisque le redéveloppement proposé vise une extension majeure du quartier existant comprenant plusieurs bâtiments résidentiels et commerciaux pour une superficie de plancher supérieure à 15 000 m², le tout situé à l'extérieur du centre des affaires, ce dernier peut être autorisé en vertu de l'article 89.

C'est alors qu'une série de rencontres avec la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (DAUSE) de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ont été tenues entre 2022 et 2024 afin d'en arriver à un concept général bonifié, consensuel et permettant d'enclencher véritablement une démarche légale. La reprise du plan de l'Atelier RT s'est faite en y intégrant des considérations additionnelles, tels que la gestion du bruit, des principes de développement durable accrus ou encore la relation avec la station de métro Radisson. La définition du programme et des besoins au regard de la fonctionnalité du site s'est également précisée au fil du mandat suivant les échanges entre intervenants.

C'est ainsi que le projet de redéveloppement, selon le processus d'approbation de l'article 89, a été présenté au CJV le 21 avril 2023. Le Comité ayant émis des commentaires supplémentaires, les concepteurs se sont replongés dans les assises conceptuelles définies par la firme RT afin de le bonifier, en vue d'une nouvelle présentation au CJV, le 1er décembre 2023. Le dossier étant suffisamment abouti, il a été ensuite présenté au comité consultatif d'urbanisme de l'arrondissement le 12 mars et le 9 avril 2024, et au conseil d'arrondissement le 3 juin 2024. Lors de cette séance, il a été résolu de demander au conseil municipal d'adopter des règlements modifiant le plan d'urbanisme intégrant le nouveau cadre de planification et règlementaire du site et de mandater l'OCPM pour qu'il tienne les consultations publiques requises.

CONCERTATION AVEC LA POPULATION ET LES ACTEURS CLÉS

Afin d'intégrer rapidement la population au processus et ainsi permettre d'évaluer l'adhésion au projet, le promoteur a initié, cette année, avec l'appui d'un consultant spécialisé en participation publique – National – une campagne visant à consulter les citoyens et groupes d'intérêt du milieu. Au-delà d'une diffusion médiatique, c'est par la tenue de portes ouvertes qu'il a été finalement choisi de communiquer et de rejoindre le plus grand nombre en ciblant prioritairement les résidents du quartier et les usagers du centre commercial, et de répondre directement à leurs questionnements. Les voisins ont été informés de la tenue de cette activité par le biais d'une invitation distribuée par la poste, alors que la population générale a été informée via une annonce dans le journal local.

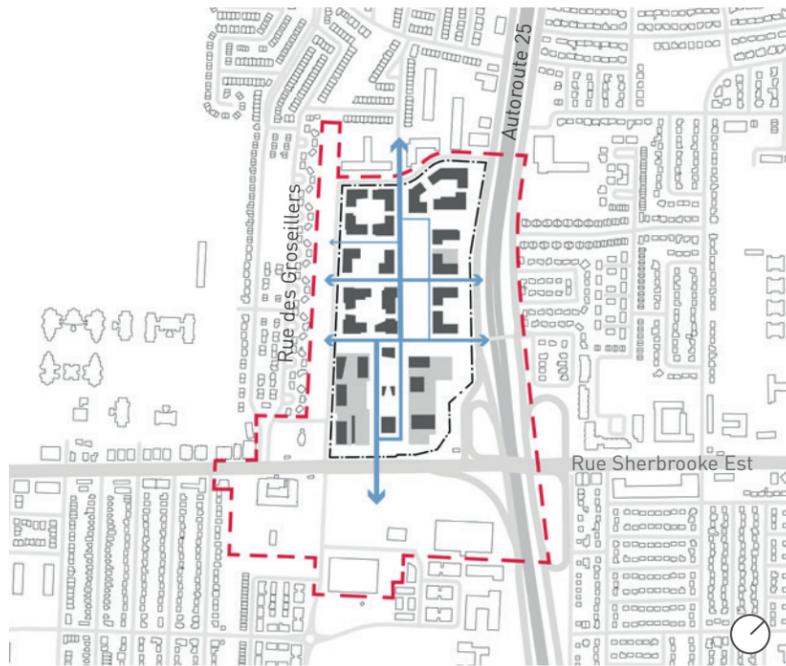
Durant deux soirées qui se sont déroulées les 17 et 18 juin derniers, un total de 170 citoyens se sont présentés. Une salle avait été réservée dans les locaux de la Place Versailles et une dizaine de panneaux avaient été préparés montrant des perspectives visuelles du projet ainsi que quelques plans clés pour l'illustrer (principes généraux, trame de rues, lotissement, forme urbaine, places et parcs, hauteurs, usages...). Ces deux soirées ont permis au représentant des propriétaires et à l'équipe de professionnels de discuter avec le voisinage, d'écouter leurs commentaires, préoccupations et intérêts envers le projet et de répondre aux questions.

DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ARCHITECTURAL

Comme mentionné, les propriétaires de la Place Versailles ont initié le projet de redéveloppement de la Place Versailles lorsque l'Arrondissement a annoncé sa volonté d'amorcer une démarche afin de définir une vision d'aménagement pour le secteur Radisson. À la suite du premier concept de développement élaboré par l'Atelier Robitaille Thiffault, l'équipe de Provencher Roy a retravaillé l'approche conceptuelle, permettant de peaufiner la structure générale du projet et de redistribuer graduellement les hauteurs proposées, et ce, afin de maximiser le potentiel de développement du site adjacent à la station de métro Radisson.

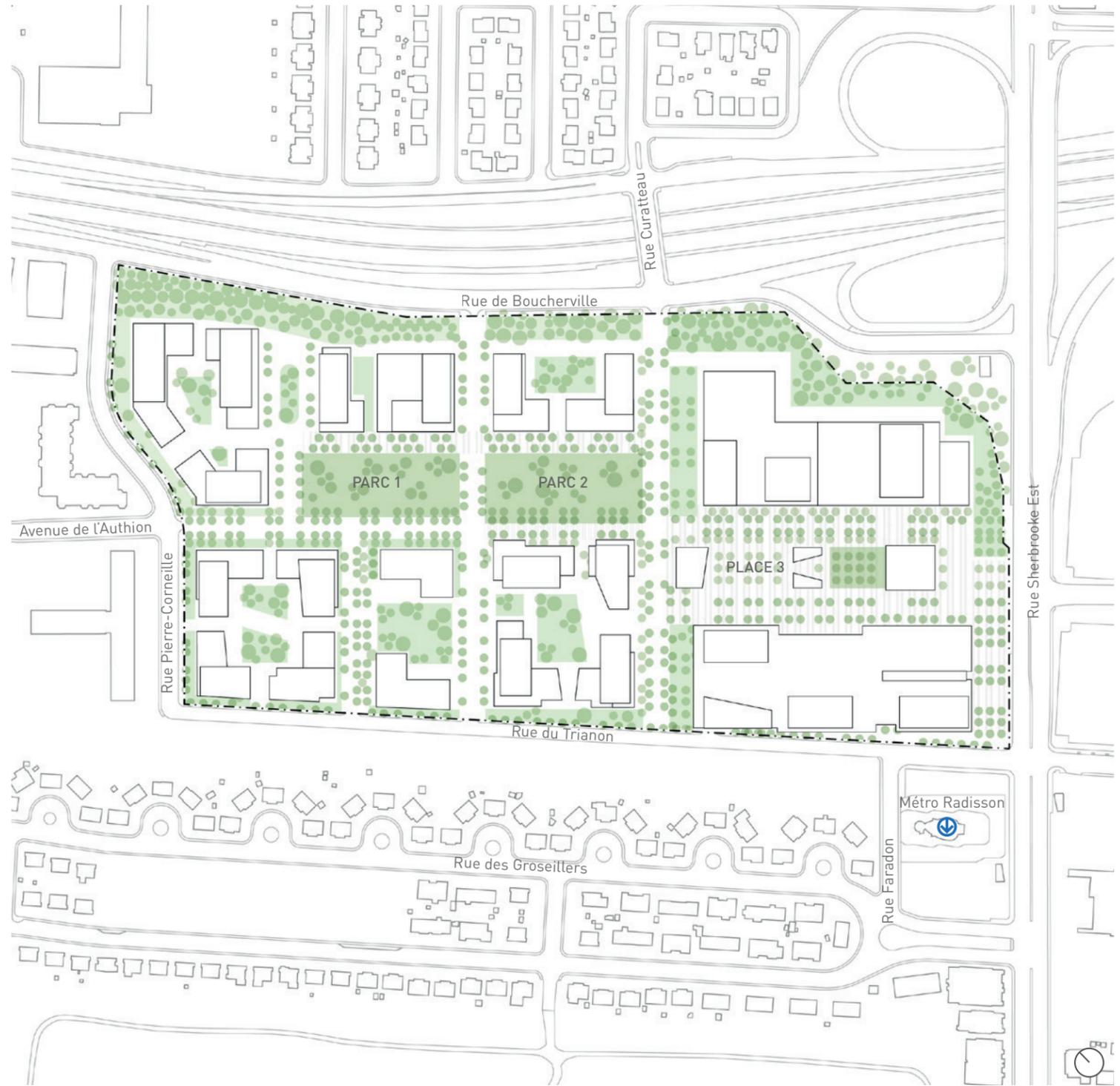


PLAN D'AMÉNAGEMENT INITIAL DE L'ATELIER ROBITAILE THIFFAULT



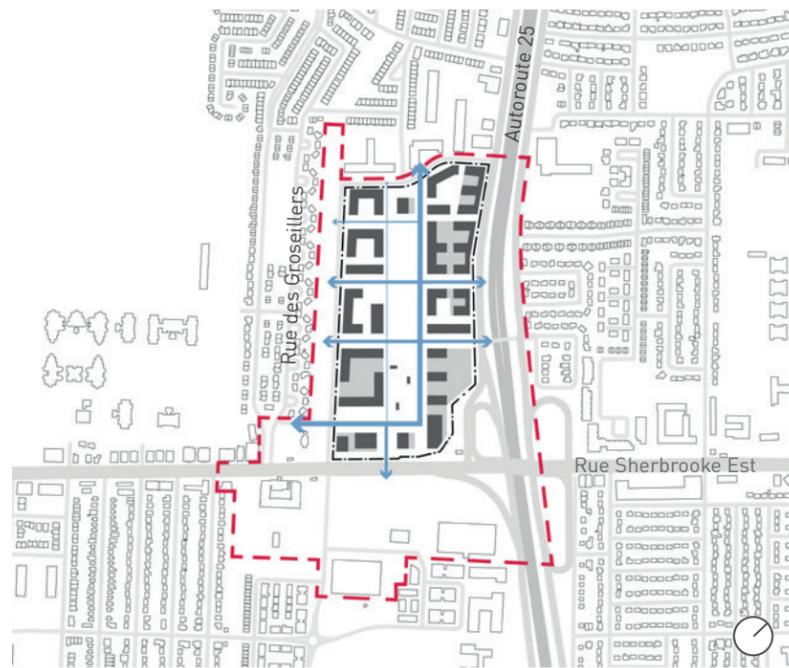
Plan d'ensemble inséré dans le secteur de planification détaillée de l'aire tod Radisson
Source: Provencher_Roy

-  LIMITES DU PÉRIMÈTRE DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE L'AIRE TOD RADISSON
-  LIMITE DU SITE DE LA PLACE VERSAILLES
-  AXES STRUCTURANT ET RUES



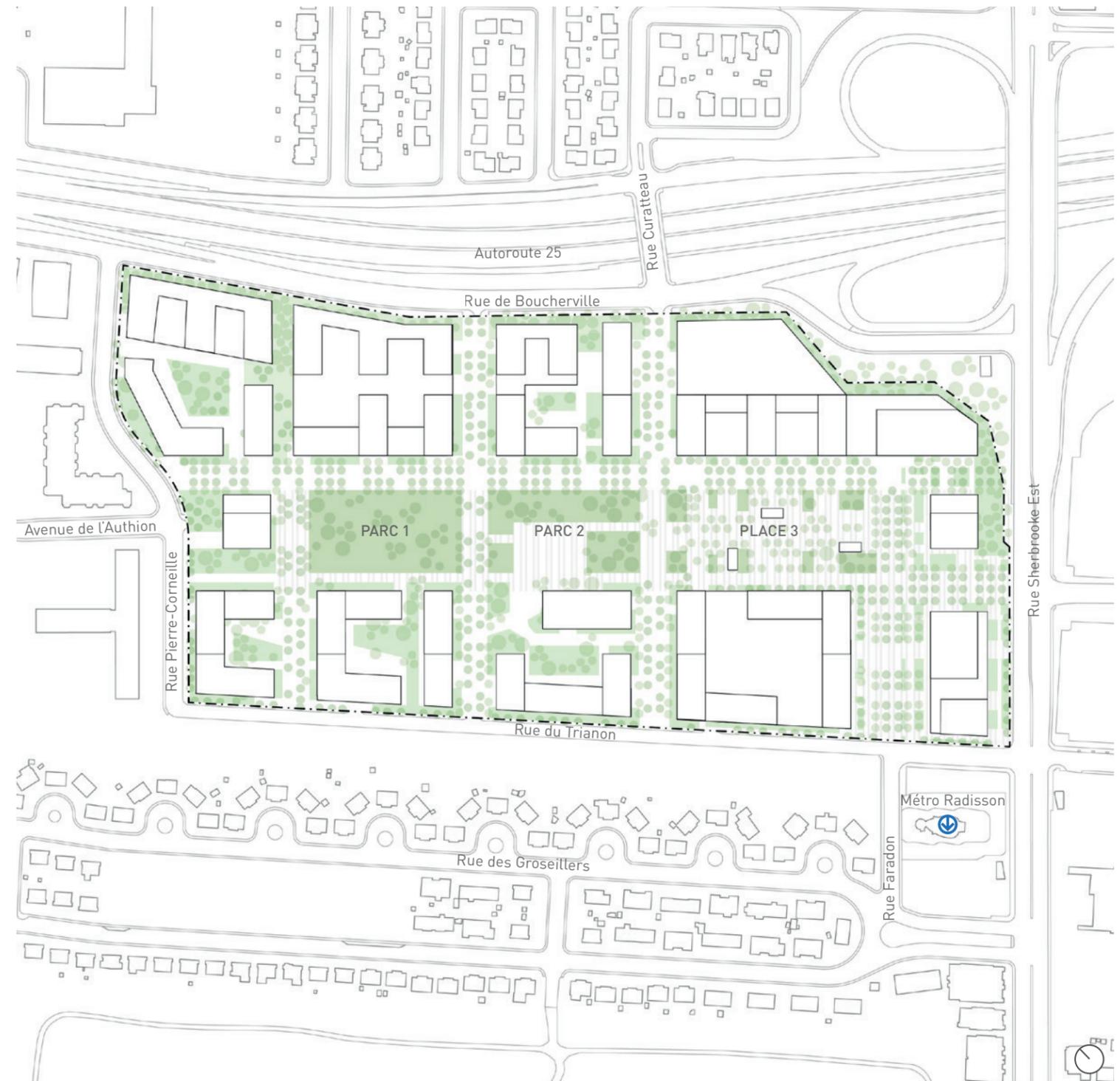
Plan d'ensemble
Source: Provencher_Roy

PLAN D'AMÉNAGEMENT DÉPOSÉ AU CJV DU 21 AVRIL 2023



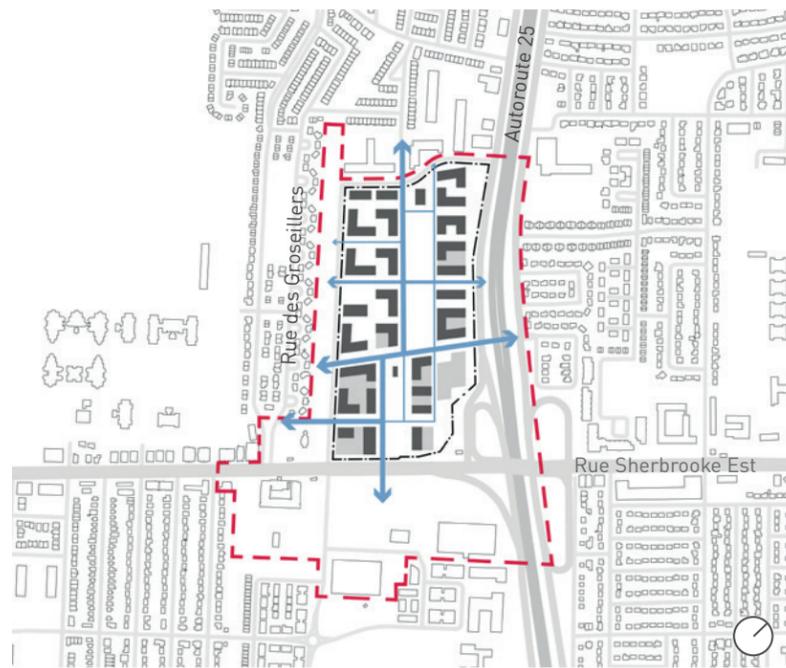
Plan d'ensemble inséré dans le secteur de planification détaillée de l'aire tod Radisson
Source: Provencher_Roy

-  LIMITES DU PÉRIMÈTRE DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE L'AIRES TOD RADISSON
-  LIMITE DU SITE DE LA PLACE VERSAILLES
-  AXES STRUCTURANT ET RUES



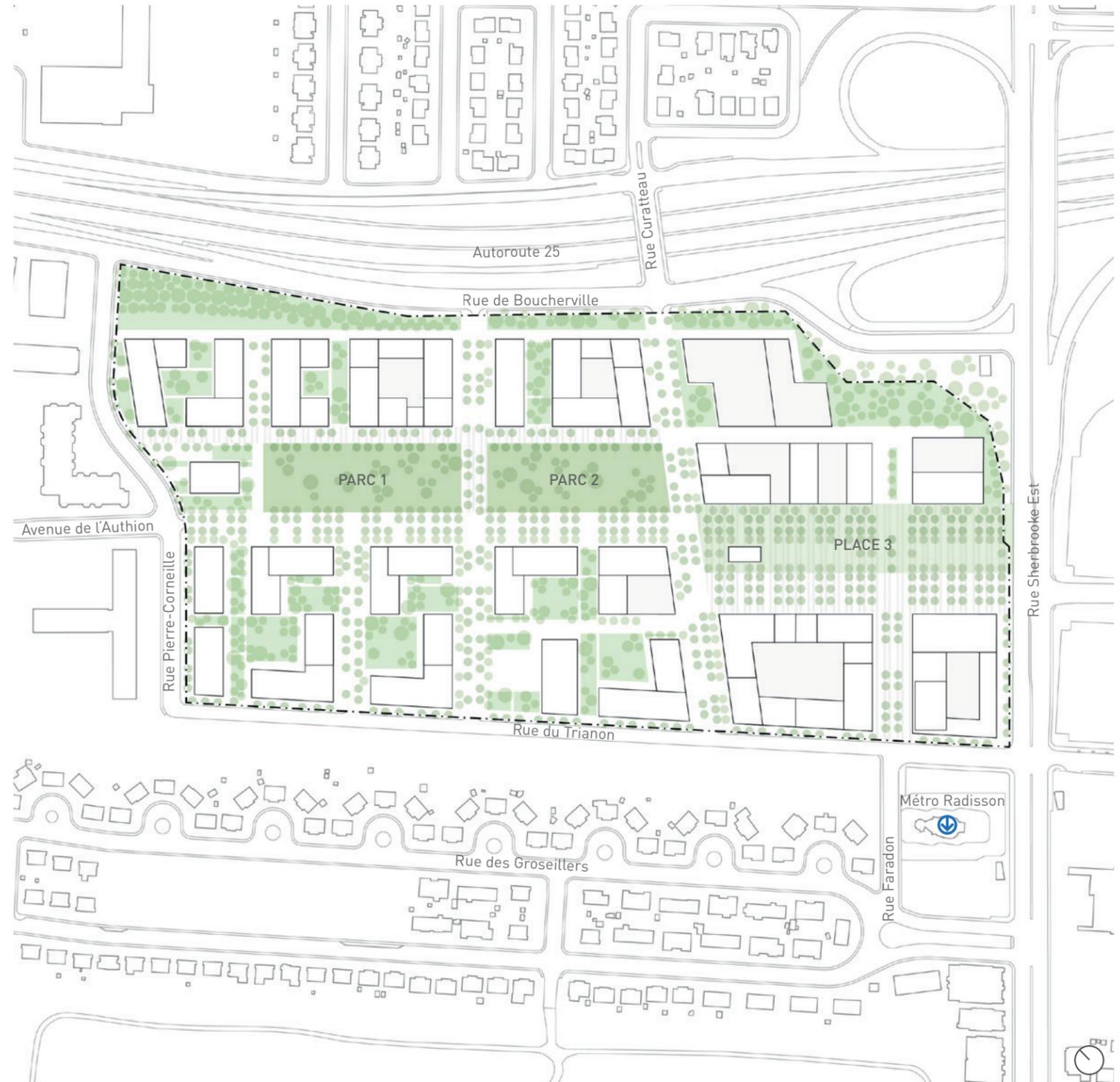
Plan d'ensemble
Source: Provencher_Roy

PLAN D'AMÉNAGEMENT DÉPOSÉ AU CJV DU 1^{ER} DÉCEMBRE 2023



Plan d'ensemble inséré dans le secteur de planification détaillée de l'aire tod Radisson
Source: Provencher_Roy

-  LIMITES DU PÉRIMÈTRE DE PLANIFICATION DÉTAILLÉE DE L'AIRE TOD RADISSON
-  LIMITE DU SITE DE LA PLACE VERSAILLES
-  AXES STRUCTURANT ET RUES



Plan d'ensemble
Source: Provencher_Roy

3

RÉGLEMENTATION

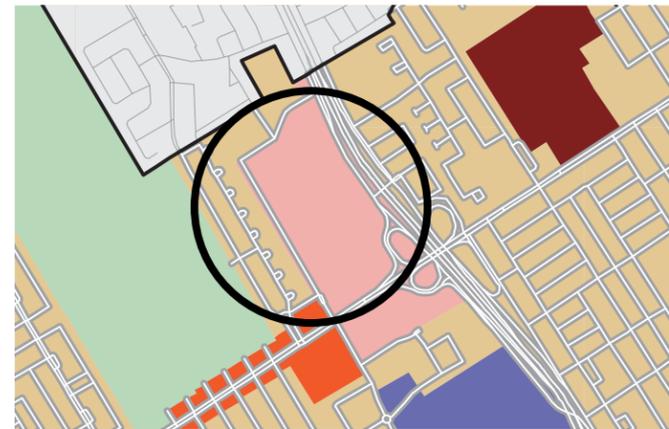
PLAN D'URBANISME

Dans le plan d'urbanisme, le terrain concerné par cette étude est zoné comme Secteur à transformer ou à construire et est défini plus précisément par les points suivants:

- Secteur d'activités diversifiées:
« Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. »
- Secteur 14-T2:
Bâti de 2 à 8 étages hors-sol ;
Taux d'implantation au sol moyen ;
C.O.S. minimal : 0,6 ;
C.O.S. maximal : 4,0 ;
- Aucune restriction au niveau des parcs ou espaces verts
- Aucune restriction au niveau du patrimoine bâti

On peut constater que la grande majorité des terrains situés à proximité du site sont zonés comme des secteurs résidentiels.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 22



L'affectation du sol

Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

- Secteur résidentiel
- Secteur mixte
- Secteur d'activités diversifiées
- Secteur d'emplois
- Grand équipement institutionnel
- Couvent, monastère ou lieu de culte
- Agricole
- Conservation
- Grand espace vert ou parc riverain
- Grande emprise ou grande infrastructure publique
- Limite d'arrondissement

Voir Tableau 3.1.1 pour la description des catégories d'affectation du sol.

Extraits du plan d'urbanisme

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 22



La densité de construction

Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

- Densité
 - Forte
 - Faible
- Non applicable
- Conservation
- Grand espace vert ou parc riverain
- Numéro du secteur
- Secteur à transformer ou à construire
- Limite d'arrondissement



Les parcs et les espaces verts

Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

- Parc
- Golf
- Grand cimetière
- Limite d'arrondissement

Orientations générales

- Consolider l'activité commerciale et économique du secteur Versailles;
- Favoriser une diversification des occupations et une densification des activités;
- Accroître la convivialité du secteur pour les piétons;

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 23

Balises d'aménagement

- 1 Réaliser un plan d'aménagement d'ensemble du secteur Versailles.
- 2 Favoriser l'implantation d'une diversité d'activités et d'établissements, dont les grandes surfaces, à l'intérieur du secteur Versailles.
- 3 Encourager le regroupement des commerces et des entreprises du secteur Versailles.
- 4 Favoriser l'implantation de bâtiments permettant l'établissement d'activités économiques complémentaires au commerce et poursuivre le développement résidentiel.
- 5 Privilégier la construction d'aires de stationnement intérieures pour remplacer les stationnements extérieurs existants et dégager des espaces à développer.
- 6 Améliorer l'environnement physique et les aménagements du domaine public sur la rue Sherbrooke tout en facilitant les déplacements des piétons sur le site et en direction du métro.
- 7 Revoir la signalisation en cherchant à mieux identifier le pôle.

Extraits du plan d'urbanisme - Chapitre 14: arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, page 45

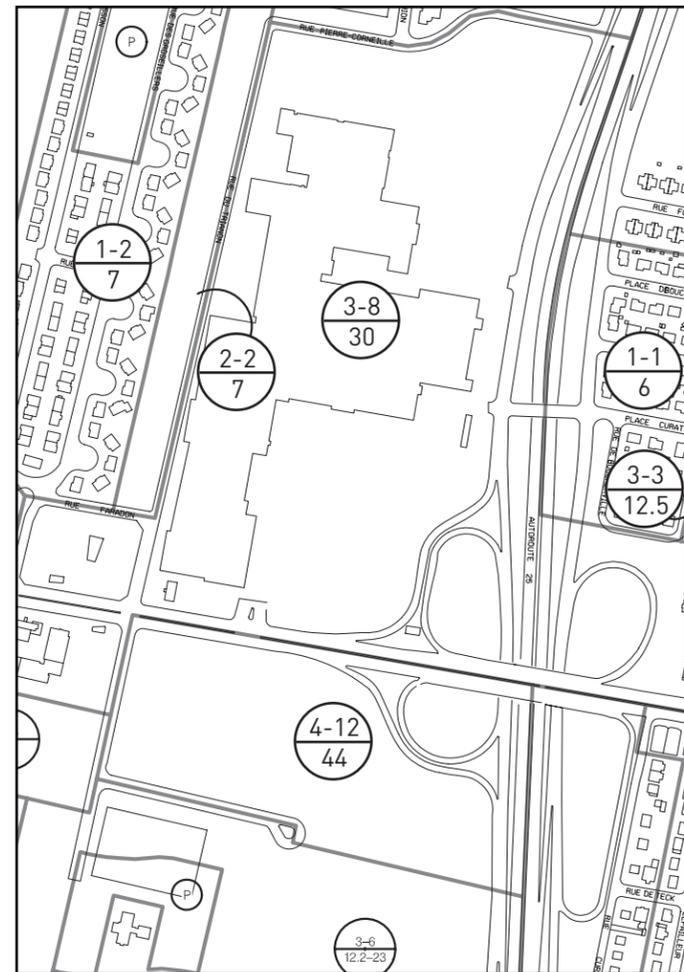
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 23

RÈGLEMENT D'URBANISME

Dans le règlement d'urbanisme numéro 01-275, le terrain concerné par cette étude est classé tel que:

- Zone : 0163
- Nombre d'étages: 3 à 8 étages hors-sol;
- Hauteur maximale: 30 mètres hors-sol ;
- Taux d'implantation: 30% à 70%
- Densité: 0,6 à 4,0
- Densité résidentielle minimale: 165 Log/ha
- Mode d'implantation (IJC)
- Usages prescrits C.5B /C.2C: 32-42
- N'est pas zoné dans un secteur ou immeuble significatif

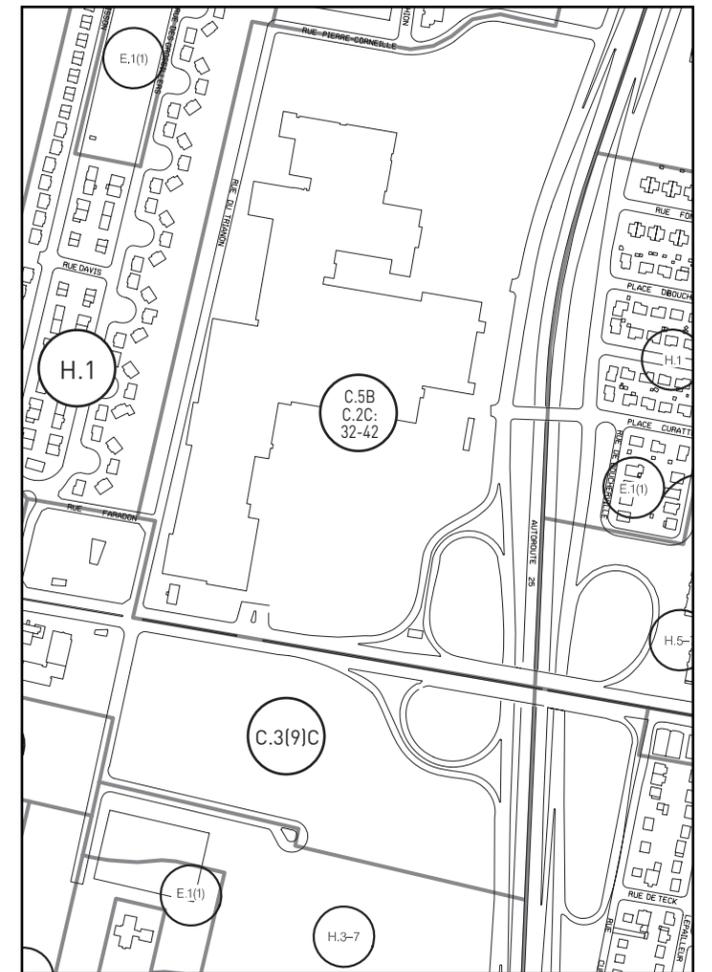
Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 24



HAUTEUR



TAUX D'IMPLANTATION ET DENSITÉ



USAGES PRESCRITS

Extraits du règlement d'urbanisme
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 24

SYNTHÈSE DE LA RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR

Les balises d'aménagements encouragent la réalisation d'un plan d'ensemble favorisant une mixité d'usages poursuivant ainsi la vocation de pôle économique tout en poursuivant le développement résidentiel.

Pour réaliser le plan d'ensemble proposé dans ce document, des dérogations sont nécessaires à la fois au plan d'urbanisme et à la réglementation d'urbanisme au niveau de la densité et des hauteurs. La réglementation de l'arrondissement devra également permettre, entre autre, l'usage résidentiel.

L'arrondissement MHM a entrepris, en février 2023, une démarche de modification de leur règlement d'urbanisme dans le but d'introduire de nouvelles normes en matière de mobilité durable, de stationnements, de verdissement et de résilience climatique. Les normes de stationnement nouvellement prescrites dérogeront aux ratios résidentiels souhaités pour la première phase de développement ainsi que pour le ratio nécessaire à la viabilité des commerces de grande surface.

Plan d'urbanisme (Règlement no 04-047, chapitre 14 de l'arrondissement MHM, dernière mise à jour du chapitre 14 en date du mois d'avril 2022)

Affectation du sol	Secteur de densité	Hauteurs	Taux d'implantation	Densité	Patrimoine	Orientation pan-montréalais
--------------------	--------------------	----------	---------------------	---------	------------	-----------------------------

Règlement d'urbanisme de l'arrondissement MHM (Règlement numéro 01-275 de l'arrondissement MHM (codification administrative à jour en date du mois de décembre 2022))

Zone	Hauteurs	Taux d'implantation	Densité	Densité résidentielle	Mode d'implantation	Unités de paysage	Usages prescrits
------	----------	---------------------	---------	-----------------------	---------------------	-------------------	------------------

Places Versailles	Secteur d'activités diversifiées ¹	14-T2 ²	En étage Min. 2 Max. 8	Moyen	Min. 0,6 Max. 4	N/a	Secteur à transformer ³	0163	Max.30m Min. 3 étages Max. 8 étages	Min.30% Max.70%	Min.0,6 Max. 4	Min 165 log/ ha	Isolé Jumelé Contiguë	N/a	Principal:C.5b ⁴ Autres C.2C: 32-42 ⁵
Dérogations requises	Non	N/a	Oui	Oui	Oui	N/a	N/a	N/a	Oui	Oui	Oui	Non	Non	N/a	Oui

¹ Aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. (chapitre 14 du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal)

² Secteur à transformer ou à construire

³ Requalification du secteur d'affaires et de commerce et intensification des activités (chapitre 14 du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal)

⁴ Commerces et services en secteur de forte intensité commerciale(annexe A.3, grilles des usages et des spécifications)

⁵ Commerces et services en secteur de faible intensité commerciale (annexe A.3, grilles des usages et des spécifications)

Tableau de synthèse

Source: Provencher_Roy, dépôt pour avis préliminaire, avril 2023 - Page 7

4

PARTI PRIS

OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT

La localisation du site, son échelle et son potentiel de développement, lui confèrent un rôle majeur pour le développement d'un nouveau milieu de vie à l'entrée de l'Arrondissement depuis le nord de la ville. Cette transformation implique de se questionner sur la place qu'il prendra dans le futur paysage urbain de Montréal. Le projet souhaite s'inscrire de façon positive dans la dynamique urbaine en s'intégrant dans la morphologie existante, mais également en répondant à une approche contemporaine de design urbain.

Un redéveloppement du quartier se doit à la fois de générer une urbanité saine et à l'échelle du piéton, mais également assurer une porosité et ramification à une plus grande échelle, avec les quartiers qui l'entourent et la ville dans laquelle il s'inscrit.

Ainsi le projet souhaite s'inscrire dans une stratégie d'aménagement inspirée du concept TOD (*Transit Oriented Development*) et exploiter au maximum sa proximité avec la station de métro Radisson.

Une aire TOD regroupe une mixité d'activités à l'intérieur d'un rayon de 600m de marche autour d'une station de transport en commun et d'un cœur à vocation commerciale. Les TOD mélangent les habitations aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux équipements et espaces publics au sein d'environnements dits marchables, encourageant ainsi les résidents à se déplacer en transport en commun, à vélo et à pied et non seulement à voiture.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 34

Critères d'aménagement TOD

1. Interfaces des points d'accès aux transports en commun
2. Mixité des fonctions
3. Densité des usages adaptés au milieu
4. Réseau de rues et accessibilité
5. Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu
6. Gestion de l'offre en stationnement
7. Aménagements durables

Stratégie

- Mise en valeur de la station Radisson
- Faciliter sa visibilité et ses accès piétons et actifs
- Créer une séquence d'entrée via la rue Sherbrooke

- Intégrer des services liés aux besoins de la population à l'échelle locale (quartier proche) et globale (axe Sherbrooke)

- Créer un cadre bâti plus dense sur Sherbrooke et sur l'A25 (bureaux, commerces ++)
- Réduction de la densité sur la rue du Trianon (résidentiel ++)
- Intégrer des bâtiments en hauteur comme signaux emblématiques aux entrées Nord et Sud du site

- Intégrer la trame de rue à la morphologie du secteur
- Hiérarchiser les entrées et voies d'accès

- Recréer un cadre bâti homogène, en harmonie avec son environnement proche, tout en affirmant son statut à l'échelle du quartier (nouvelle centralité)

- Au fur et à la mesure du redéveloppement du site, remplacer les stationnements de surface par des stationnements en sous-sol en fonction des besoins et intégrer stationnement à vélos

- Intégrer une stratégie d'aménagement durable tout au long du processus du projet: aménagements paysagers, économie d'énergie, mobilité active, etc.

ORIENTATIONS



MIXITÉ

Un mode de vie urbain

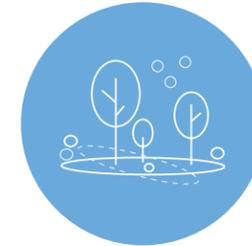
- Créer une mixité d'usages propice à la création d'un secteur économiquement dynamique et favorisant une vie de quartier répondant aux besoins de l'ensemble des habitants ;
- Composer un paysage urbain intéressant en privilégiant une architecture diversifiée, sensible à l'intégration dans son contexte et créant une animation de l'espace public ;
- Promouvoir une mixité sociale par la diversification de l'offre de logements, de leurs typologies et en diversifiant le bassin d'emploi de la Place Versailles ;
- Poursuivre la valeur sociale et l'usage de la Place Versailles comme un lieu de rassemblement, de festivité et à vocation commerciale.



TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Un quartier durable

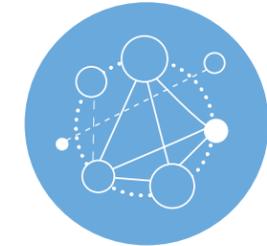
- Verdir le site de la Place Versailles pour réduire l'effet d'îlots de chaleur et contribuer à la gestion de l'eau sur le projet ;
- Densifier le milieu de vie et accueillir une complémentarité d'usages favorisant la marche, le transport collectif, et réduisant l'utilisation de la voiture ;
- Créer un milieu de vie inclusif en pensant les aménagements comme universellement accessibles ;
- Construire les nouveaux bâtiments en répondant aux derniers standards en matière d'efficacité énergétique.



RENATURALISATION

Des espaces publics au cœur du projet

- Faire coexister un quartier dense avec des espaces publics mettant en avant la renaturation de la Place Versailles, à la fois dans les parcs, dans les rues et sur les lots privés ;
- Créer des lieux propices aux rassemblements, aux loisirs et au ressourcement ;
- Faire des espaces publics des lieux résilients aux aléas climatiques et contribuant activement aux écosystèmes urbains ;
- Instaurer une nouvelle biodiversité sur le site en créant des corridors verts continus se rattachant aux espaces verts existants.



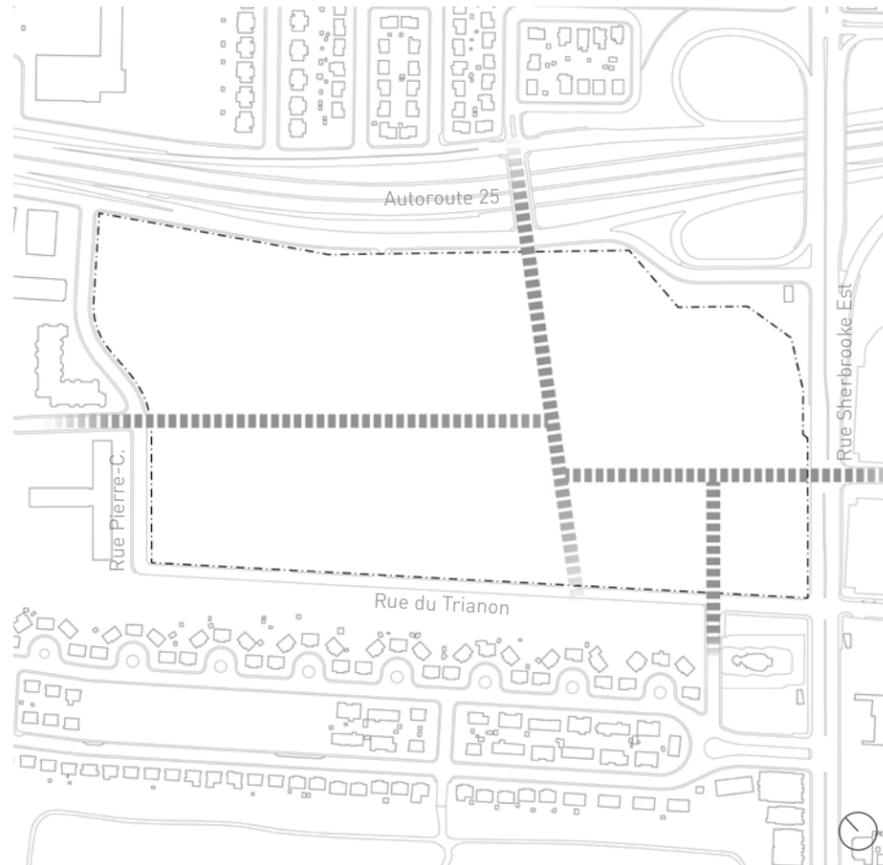
CONNECTIVITÉ

Une mobilité active et collective

- Penser les modes de déplacement comme complémentaires ;
- Favoriser la marche par la création d'un milieu sécuritaire, attractif, dense et à l'échelle humaine ;
- Bonifier l'offre en transport actif par le raccord et le prolongement des voies cyclables existantes ;
- Aménager l'espace public en créant une cohabitation sécuritaire des modes de déplacement.

Source des éléments des textes:
Atelier Robitaille Thiffault - Résumé des pages 28 à 31

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



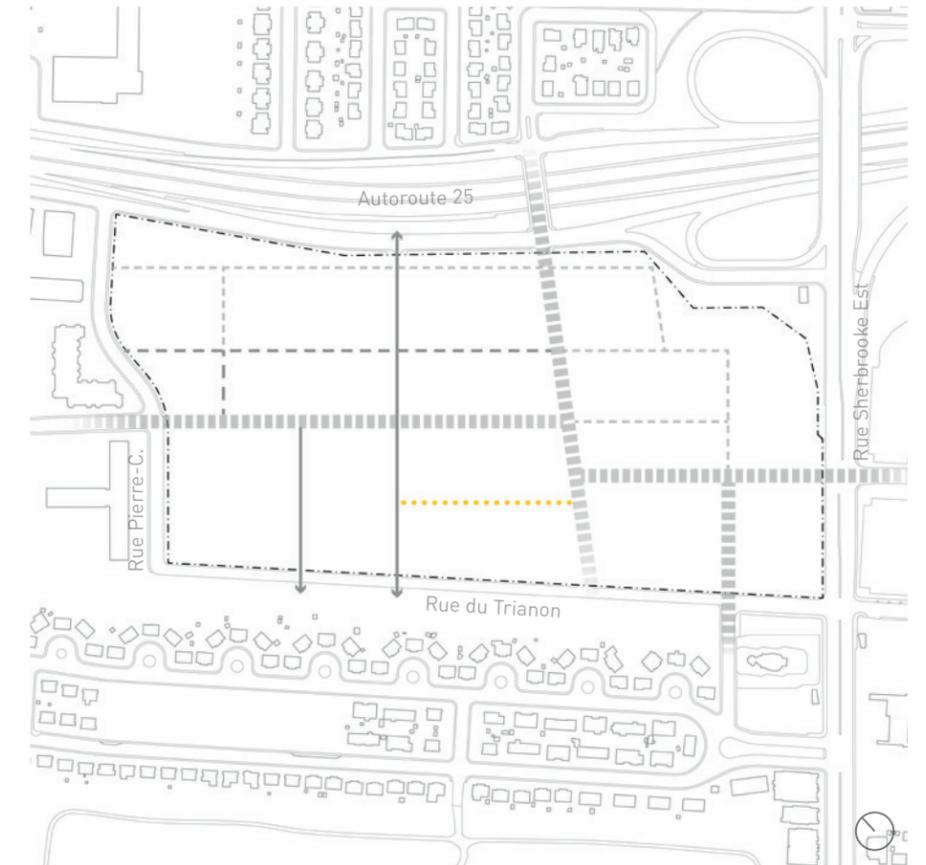
AXES STRUCTURANTS

- Le site est inscrit dans son contexte par le prolongement des rues existantes en tant qu'axes structurants du projet.
- Des percées visuelles sont créées depuis et vers les quartiers limitrophes pour permettre une lecture simplifiée du lieu.



ANCRAGE COLLECTIF

- Le projet est structuré par la création d'espaces publics complémentaires à la programmation du site:
 - Ancrage à la rue Sherbrooke Est par un parvis en lien avec la station de métro Radisson et le pôle régional mixte
 - Création d'un parc en lien avec la rue de l'Authion et le quartier à dominance résidentielle et ses commerces et services de proximité
- La séquence et la continuité des espaces publics reprend et extériorise la forme du mail intérieur du centre d'achat existant et poursuit ainsi le rôle d'espace de rassemblement de la Place Versailles.



MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

- Les axes structurants sont complétés par des rues locales, des voies partagées et des voies privées pour améliorer la porosité et l'accessibilité du site.
- La configuration et l'aménagement des emprises publiques et la présence d'un lien piéton renforcent la marchabilité du secteur.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



ÎLOTS ET LOTISSEMENT

- Le redéveloppement du site permet de morceler le site de la galerie commerçante existante en plusieurs îlots.
- La taille des îlots proposés permet un aménagement de ceux-ci en réponse au contexte environnant et aux usages projetés.



CADRE BÂTI

- Le cadre bâti proposé encadre les voies et les espaces publics projetés tout en contribuant à leur animation.
- L'implantation et les gabarits des futurs bâtiments créent une porosité avec les milieux résidentiels adjacents tout en assurant une barrière contre le bruit de l'autoroute 25.
- Les basiliaires commerciaux reprennent la valeur d'usage de la Place Versailles. Ils sont des lieux propices à la relocalisation de ses œuvres d'art, de ses fontaines et pourront reprendre les codes du centre existant (atriums, lumière zénithale, etc.)



AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

- L'aménagement des espaces publics et privés permettra de créer des espaces collectifs de qualité nécessaire à la constitution d'un milieu de vie complet.
- La continuité des voies publiques et l'animation du rez-de-chaussée des bâtiments projetés permettra au futur quartier de s'ancrer dans son milieu.
- Le verdissement continu de ces espaces contribuera activement au climat urbain et à la création de corridors de biodiversité.

5

PLAN D'ENSEMBLE

PLAN D'ENSEMBLE

Le redéveloppement de la Place Versailles a pour objectif la création d'un milieu de vie attractif complet, s'inscrivant dans son contexte et valorisant les attraits déjà présents, dont la station de métro Radisson.

Le plan s'organise autour d'un cheminement nord-sud dans le prolongement de l'Avenue de l'Authion permettant de relier les quartiers existants à la rue Sherbrooke Est et à la station de métro. Ce cheminement est le support d'une série continue d'espaces publics. La série de parcs et places accompagnent la gradation entre un quartier résidentiel local et un pôle commercial régional mixte.

Le cadre bâti alterne entre des fronts bâtis encadrant les espaces publics et une porosité physique et visuelle des îlots.



Plan d'ensemble



ESPACES COLLECTIFS PUBLICS ET PRIVÉS

Le plan d'ensemble propose un ensemble d'espaces publics et privés qui en articulent sa structure et qui bénéficient à la communauté par leur caractère rassembleur et résilient.

Le parc 3 et la Place civique privée créent la porte d'entrée au nouveau milieu de vie depuis la rue Sherbrooke Est et la station de Métro Radisson. Au cœur du pôle régional mixte, la dominance minérale de cet espace permet une appropriation et des usages variés comme la tenue de rassemblements et d'événements.

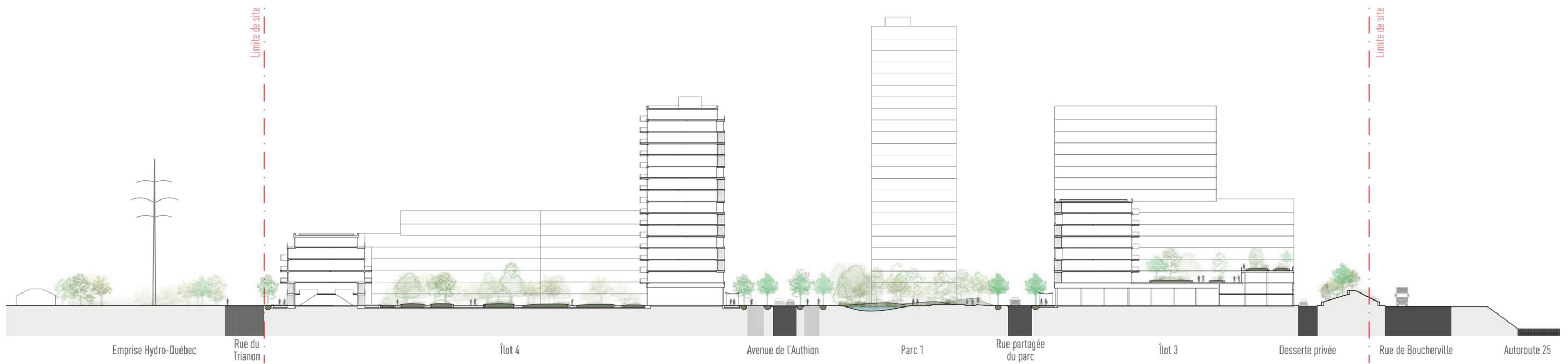
Les parcs 1 et 2 constituent le cœur vert du secteur résidentiel et proposent des espaces de rencontre et de loisirs.

Le long de l'Autoroute 25, une bande tampon minimise l'impact sonore des infrastructures routières.

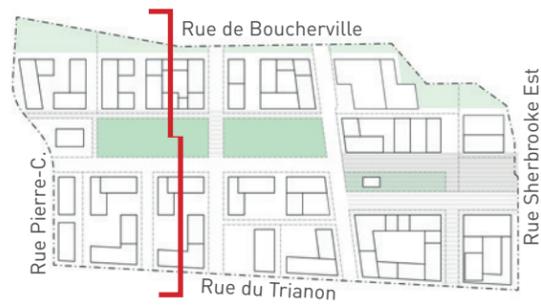


- A** LA PLACE CIVIQUE PRIVÉE
- B** LE PARC 3: LA PLACE PUBLIQUE
- C** LES PARCS PUBLICS 1 ET 2
- D** LA BANDE TAMPON ANTIBRUIT SUR LOTS PRIVÉS

- A** COUPE TRANSVERSALE - MILIEU RÉSIDENTIEL
- B** COUPE TRANSVERSALE - PÔLE RÉGIONAL

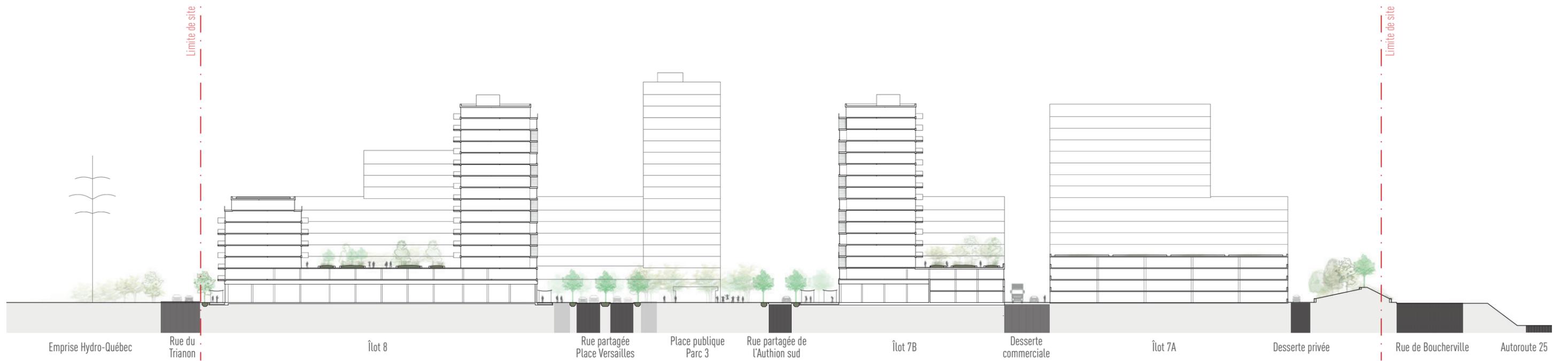


Coupe transversale - milieu résidentiel
Échelle - 1:1000

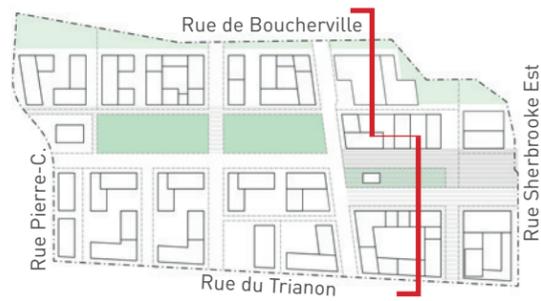


Plan clé





Coupe transversale - pôle régional
Échelle - 1:1000



Plan clé



NATURE DES VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

Le site est aménagé avec un ensemble de voies publiques et privées en lien avec le contexte existant et répondant aux usages et aux programmes projetés. Cette structure se compose:

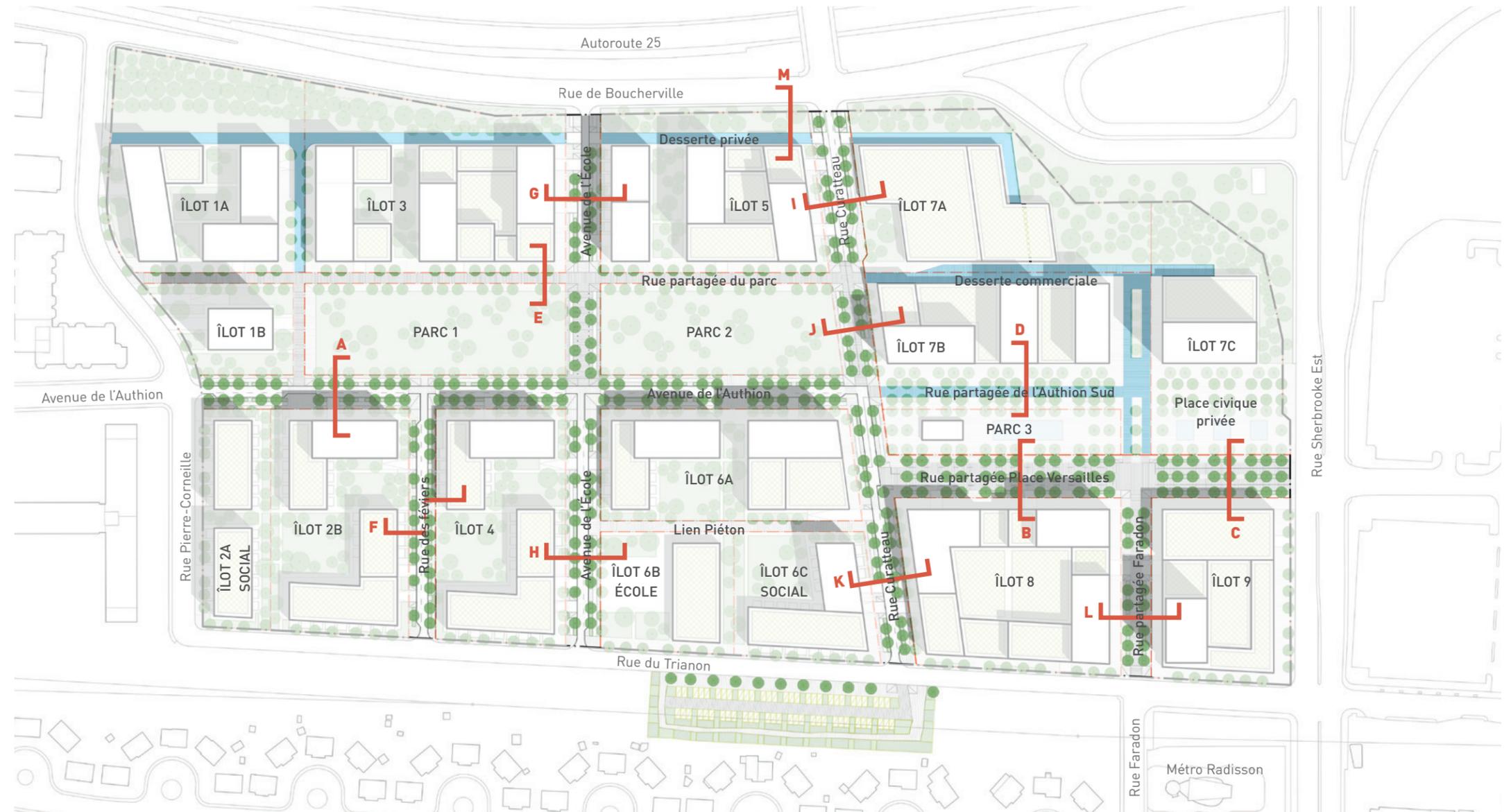
- D'une voie principale dans le sens nord-sud qui permet de relier l'ensemble du projet de la rue Sherbrooke Est à l'Avenue de l'Authion ;
- De quatre voies transversales qui assurent des dessertes de la rue de Boucherville à la rue du Trianon ;
- D'une série de dessertes privées parallèles à la rue de Boucherville qui permettent le fonctionnement des îlots commerciaux et l'accès aux stationnements souterrains.

Pour contribuer à la résilience du redéveloppement, au verdissement et à la biodiversité, toutes les rues sont minimalement aménagées avec un double alignement d'arbres.

Le prolongement de l'Avenue de l'Authion et la rue partagée Place Versailles agissent comme un encadrement des parcs et des places. La programmation commerciale des rez-de-chaussée en fera des rues dynamiques.

Aux abords des parcs, les rues bénéficient d'un traitement de voies partagées permettant d'apaiser la circulation et d'étendre l'espace des parcs au-delà de leurs limites. Ce traitement se retrouve également sur la rue partagée Faradon, permettant de créer un espace convivial à la sortie du métro et d'amener les usagers vers la Place publique et la Place civique privée.

Du stationnement sur rue et des espaces de débarcadère/livraison se trouvent aux abords des commerces et sur les rues transversales.



Plan des voies publiques et privées



- VOIE PUBLIQUE
- VOIE PRIVÉE VÉHICULAIRE
- COUPE TYPE

TYPLOGIES DE RUE

Artère principale

Rue de Boucherville, camionnage permis en tout temps.

Rue Sherbrooke, camionnage permis de jour uniquement.

Rue principale (collectrice)

Les rues Pierre-Corneille et Trianon situées à l'extérieur du site, sont considérées comme des rues principales. Actuellement, le camionnage est permis de jour sur ces deux rues.

L'Avenue de l'école et la rue Curatteau qui traversent le quartier d'est en ouest assurent un lien du site aux quartiers limitrophes. La rue Curatteau permet le camionnage en tout temps.

La rue partagée Place Versailles permet l'accès au pôle commercial depuis la rue Sherbrooke et permet le camionnage en tout temps.

Rue locale publique

L'Avenue de l'Authion est une rue publique à usage résidentiel et commercial. Elle dessert la circulation locale uniquement et permet un ancrage aux quartiers limitrophes.

La rue des Féliers est une voie publique interne à usage résidentiel.

Voie partagée publique

La rue partagée du parc qui borde les parcs 1 et 2 est une voie partagée publique permettant le stationnement temporaire de type débarcadère. Son aménagement est conçu pour favoriser la cohabitation des modes de déplacement actifs et véhiculaires.

La rue partagée Faradon est une voie partagée publique à usage commercial et résidentiel.

Voie partagée privée

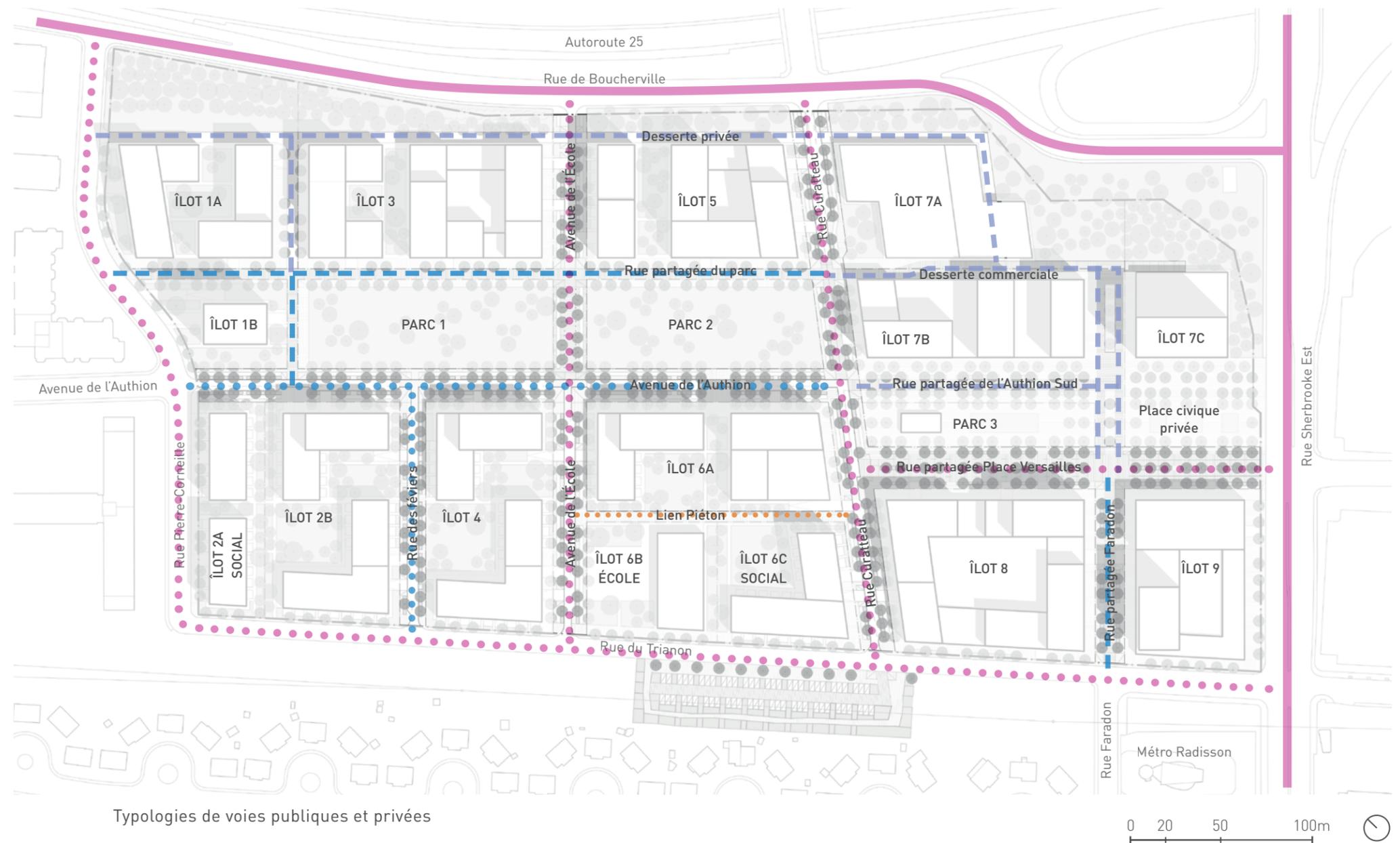
La rue partagée de l'Authion Sud qui borde le nord de la place civique privée dessert des usages commerciaux, résidentiels et hôteliers. Elle permet également d'assurer le bon fonctionnement de la place civique.

La desserte commerciale est aménagée pour l'accès au stationnement de l'îlot 7A et permettre les opérations logistiques du développement des îlots 7B et 7C.

La desserte privée est aménagée, en parallèle de la rue de Boucherville, afin de desservir tous les accès aux stationnements souterrains et les opérations logistiques du développement des îlots 1A, 3 et 5.

Lien piéton

Un lien piéton relie le pôle civique à l'école. Il est conçu pour augmenter la perméabilité des îlots 6 aux abords de l'école.



Typologies de voies publiques et privées

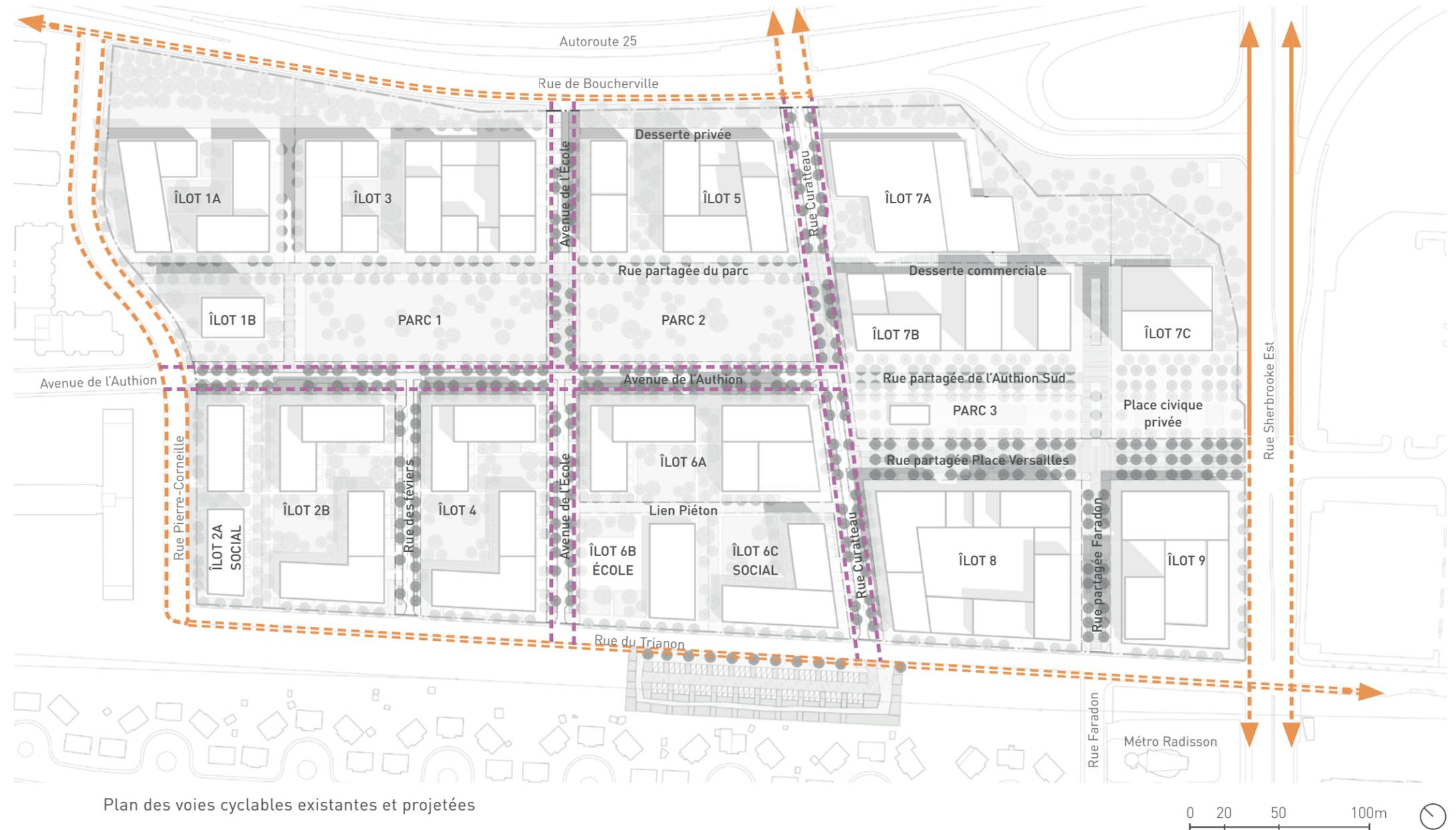


MOBILITÉ ACTIVE

Dans le secteur de la Place Versailles, les seules voies cyclables existantes sont celles présentes sur la rue Sherbrooke Est au niveau du pont traversant l'A25.

L'arrondissement projette une voie cyclable bidirectionnelle sur la rue de Boucherville permettant de rejoindre les galeries d'Anjou. Celle-ci contournera le site du projet pour rejoindre la station de Métro Radisson. Un lien vers l'Est est également projeté dans le prolongement de la rue Curatteau.

Au sein du projet, des voies cyclables sont projetées sur l'Avenue de l'Authion, la rue Curatteau et l'Avenue de l'école pour créer des liens entre le réseau projeté en périphérie du site et faciliter l'accès à la station de métro Radisson.



VOIE CYCLABLE VILLE

- VOIE UNIDIRECTIONNELLE EXISTANTE
- - - VOIE UNIDIRECTIONNELLE PROJETÉE
- == VOIE BIDIRECTIONNELLE PROJETÉE

VOIE CYCLABLE PROJET

- - - VOIE UNIDIRECTIONNELLE PROJETÉE

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

La grille de rue est établie pour permettre un accès aisé et le bon fonctionnement de tous les îlots et programmes présents sur le site.

Dans le pôle régional au Sud, la circulation se fait majoritairement à double sens pour le bon fonctionnement des commerces. Dans le quartier à dominante résidentielle, la circulation s'effectue à sens unique comme mesure de mitigation.

Du stationnement sur rue et des débarcadères sont prévus à l'usage des commerces et des programmes comme l'école et la résidence pour personnes âgées. À terme, 140 emplacements seront répartis entre du stationnement, des espaces de dépose minute, de livraison, d'autopartage et de vélopavage.

De manière générale, les accès aux stationnements des lots privés s'effectuent sur les rues est-ouest.

Le long de la rue de Boucherville, la desserte privée permet l'accès aux stationnements des îlots 1,3 et 5. Au niveau des îlots 7A, 7B et 7C, cette desserte permet également les accès livraisons des basilières commerciaux.

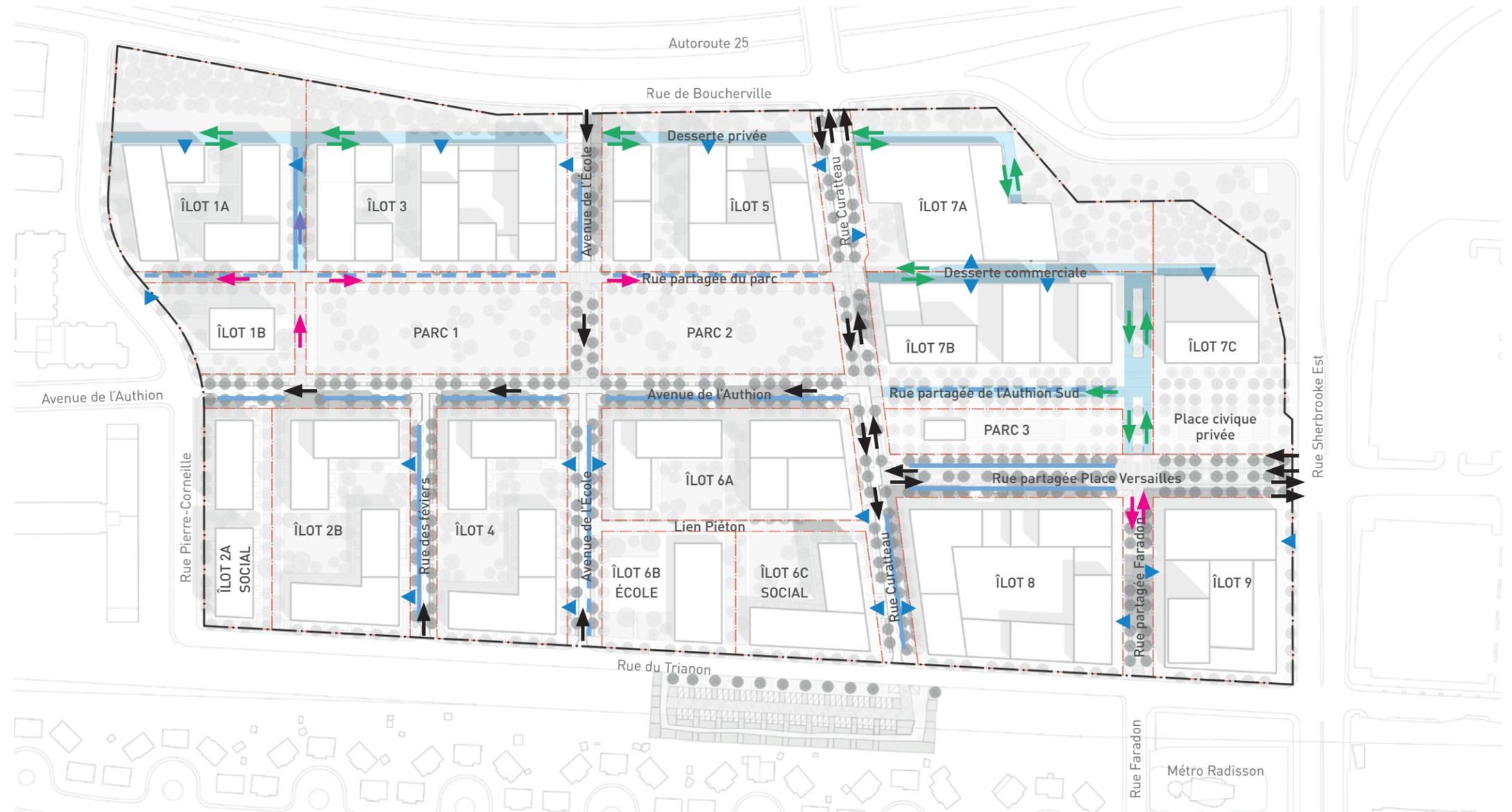
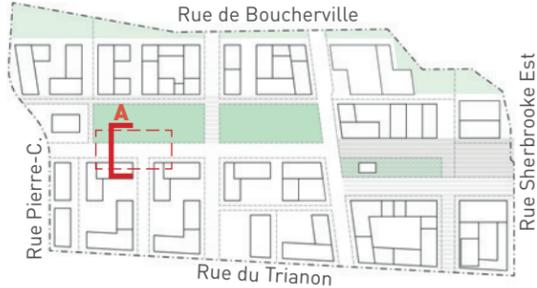


Diagramme de circulation à maturité

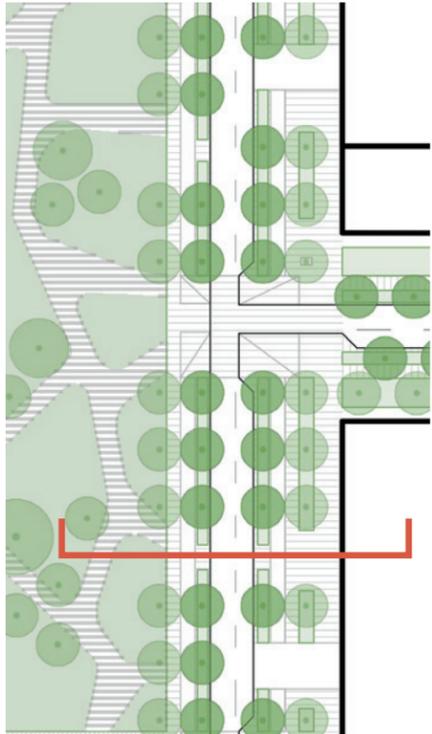


- | | | | |
|----|-----------------------------|-----|--------------------------|
| ➔ | RUE À SENS UNIQUE | --- | DÉPOSE MINUTE |
| ↔ | RUE À DOUBLE SENS | — | STATIONNEMENT SUR RUE |
| ➔➔ | VOIE PARTAGÉE | — | VOIE PRIVÉE |
| ↔↔ | VOIE PARTAGÉE À DOUBLE SENS | ▶ | ACCÈS AUX STATIONNEMENTS |
| ➔ | VOIE PRIVÉE À SENS UNIQUE | | |
| ↔ | VOIE PRIVÉE À DOUBLE SENS | | |

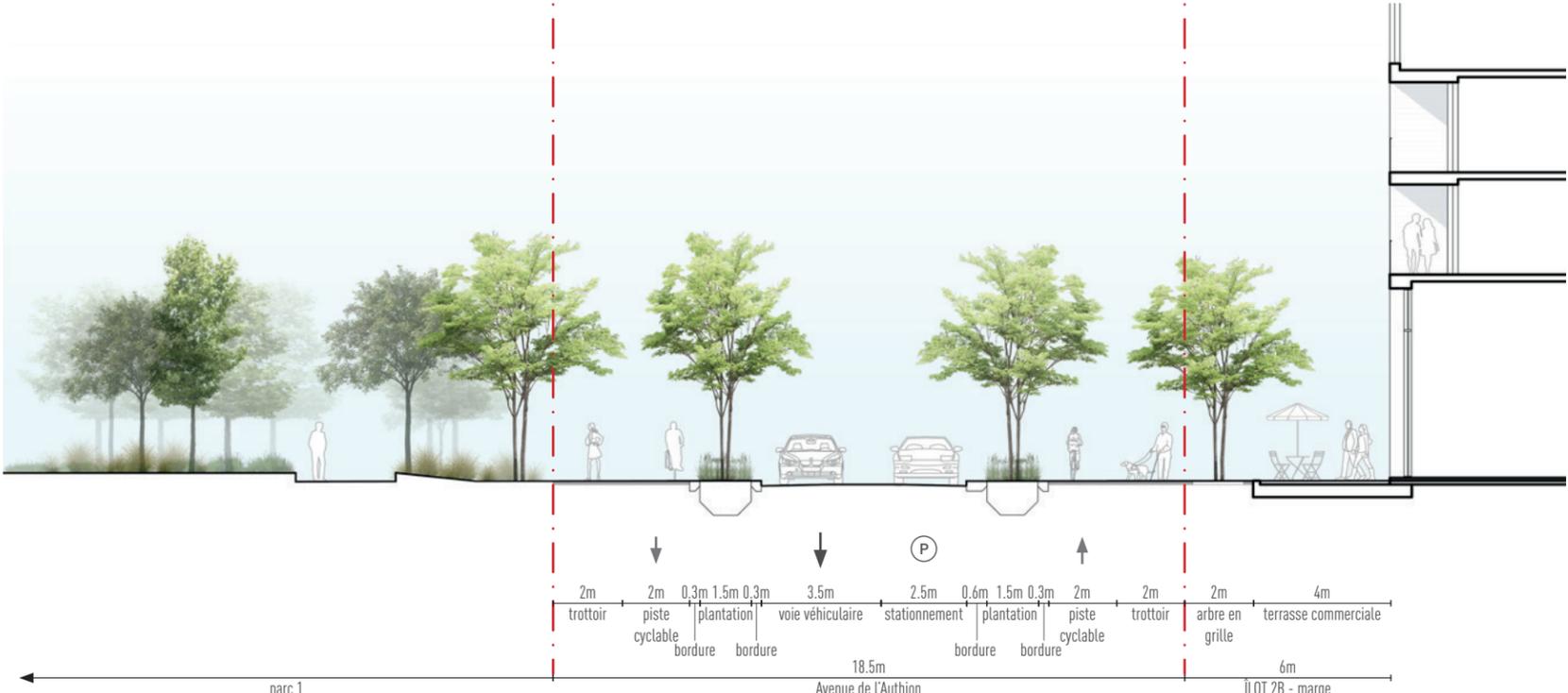
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

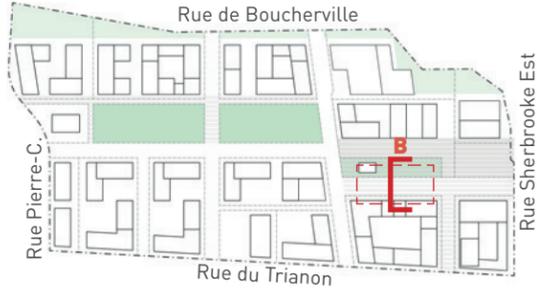


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

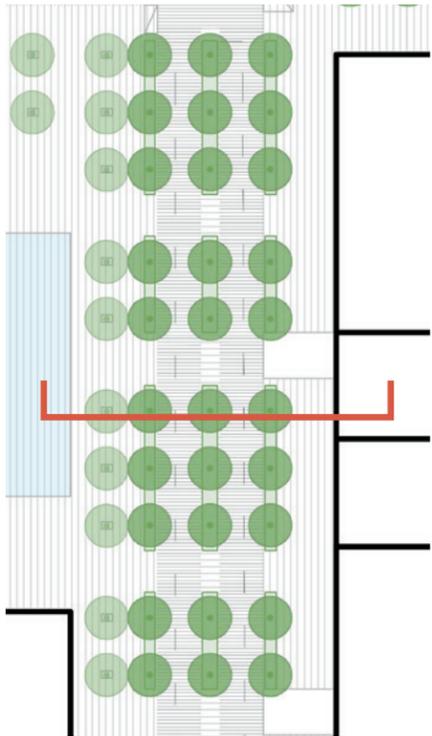


Coupe A
Échelle - 1:200

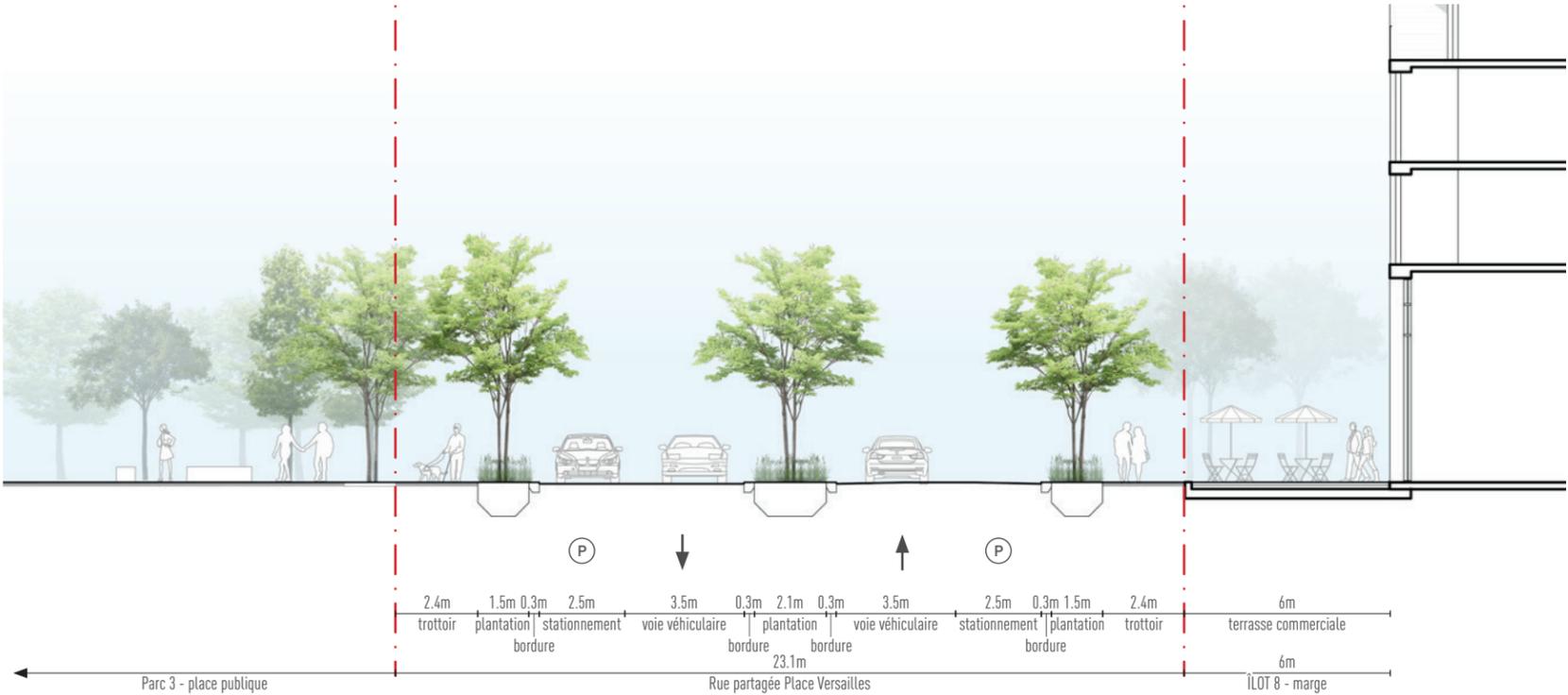
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

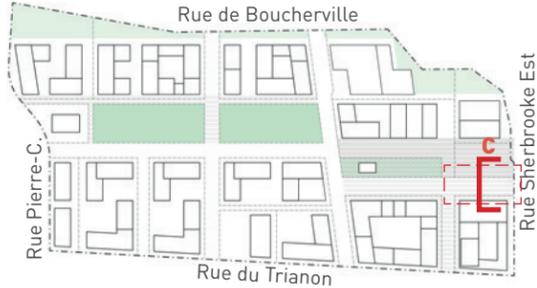


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

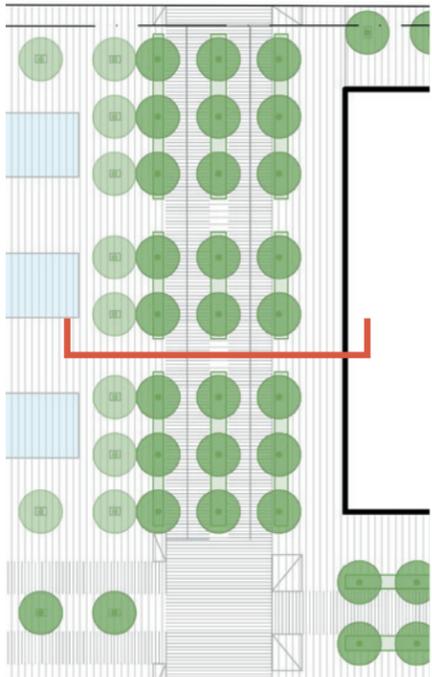


Coupe B
Échelle - 1:200

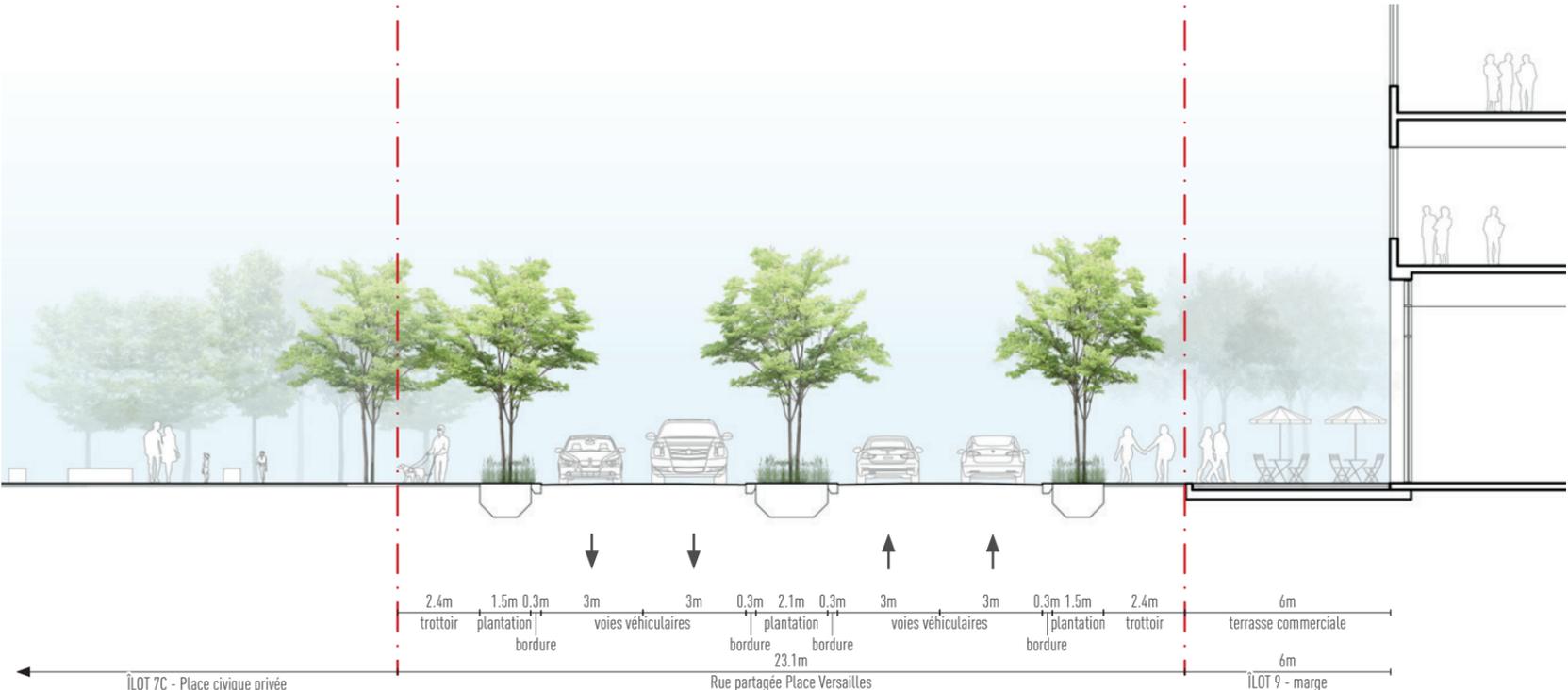
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

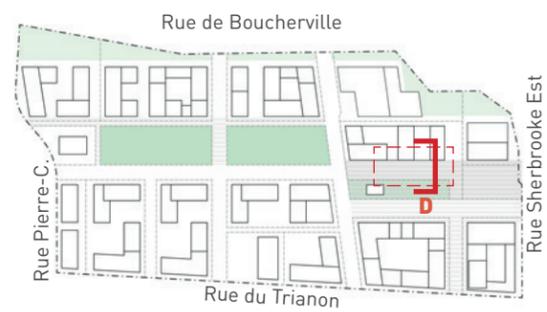


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

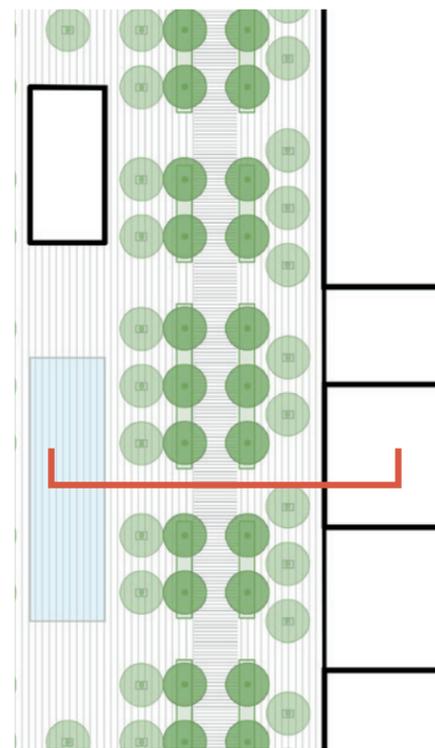


Coupe C
Échelle - 1:200

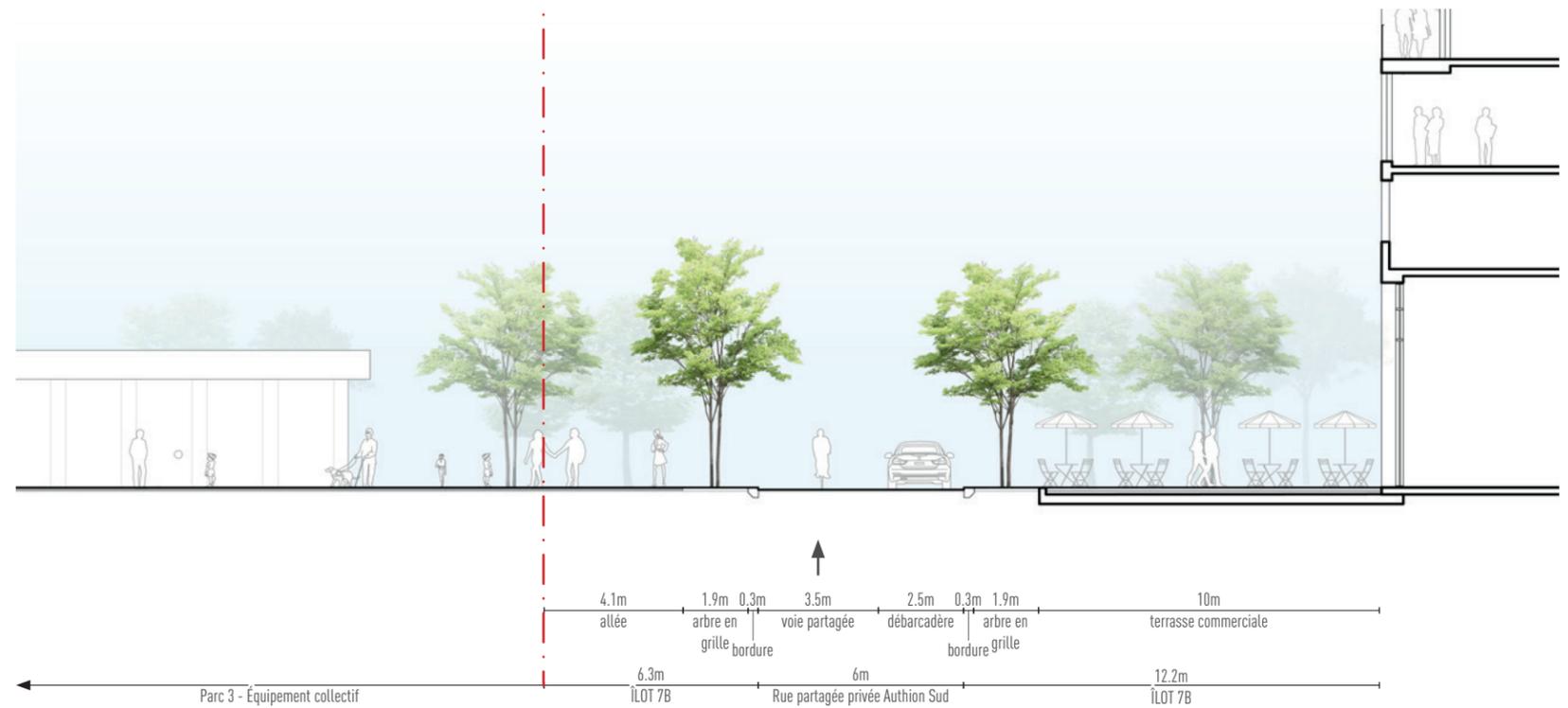
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

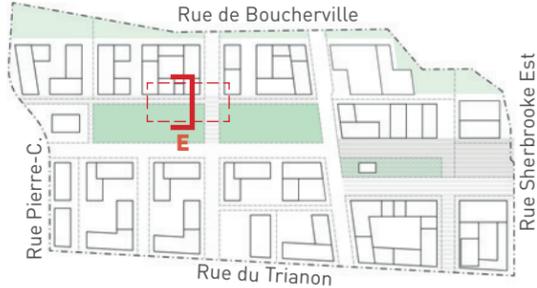


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

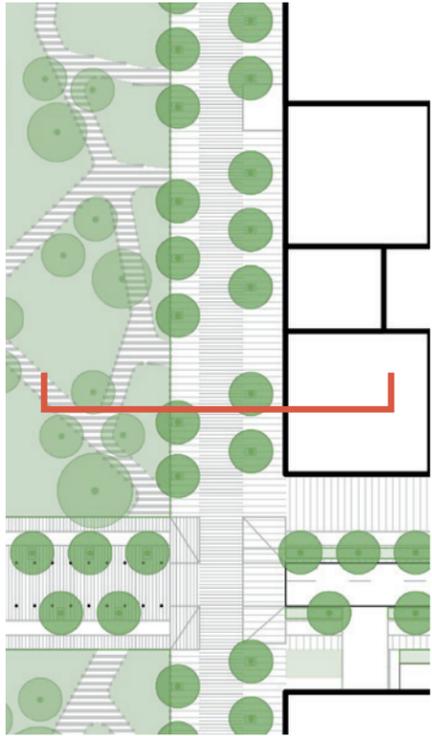


Coupe D
Échelle - 1:200

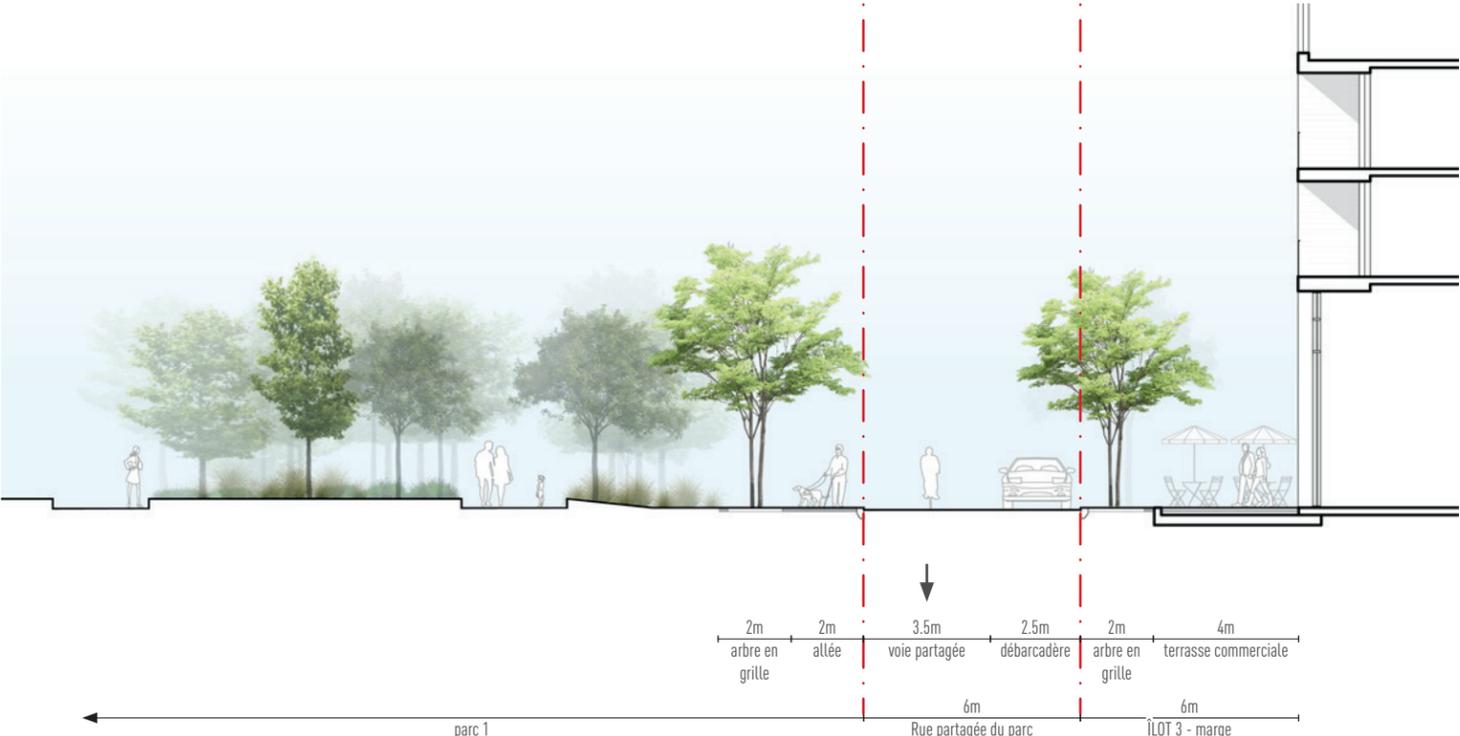
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

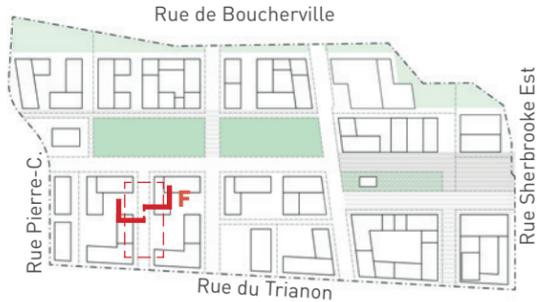


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

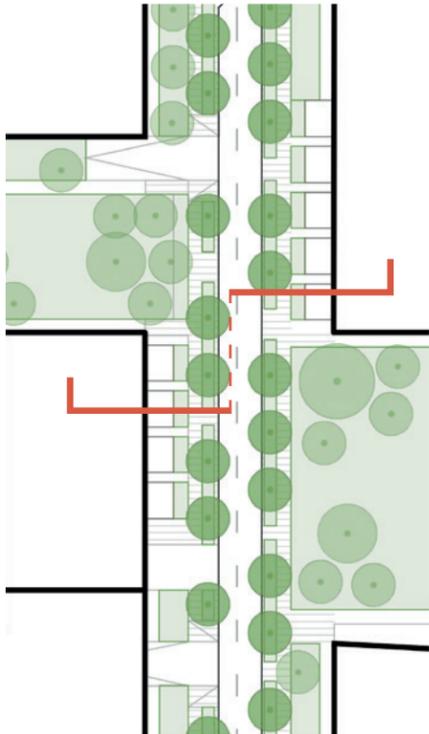


Coupe E
Échelle - 1:200

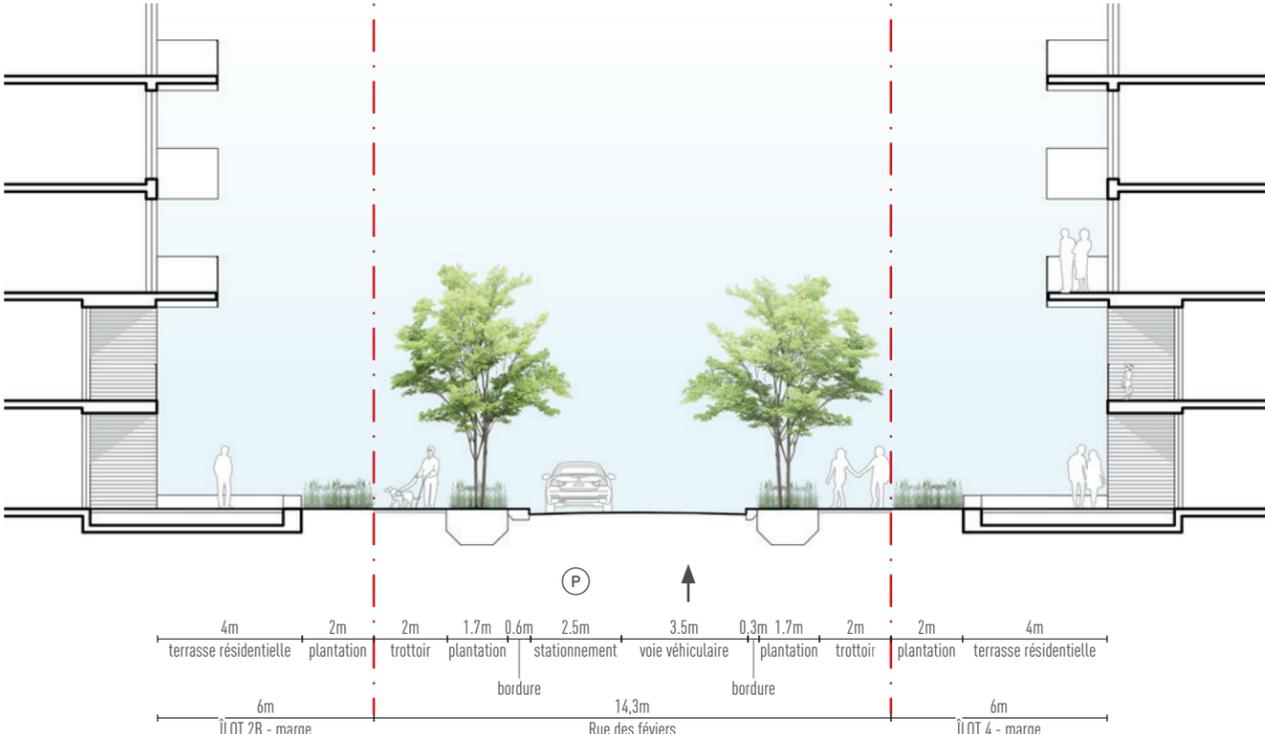
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

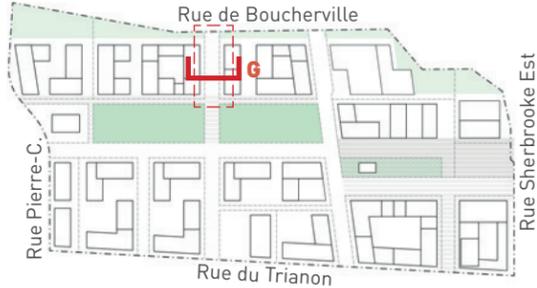


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

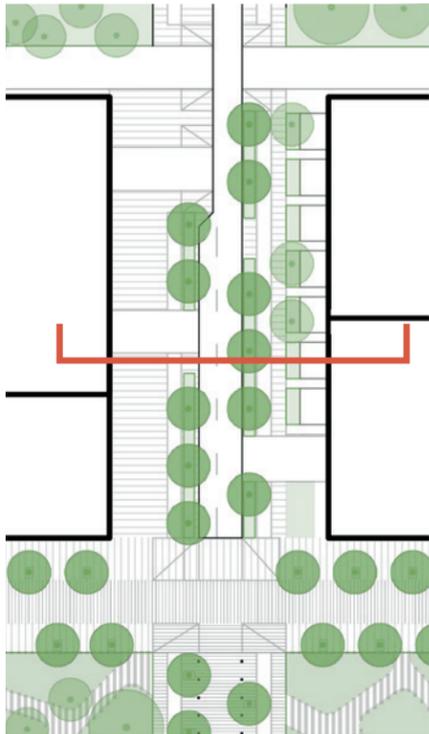


Coupe F
Échelle - 1:200

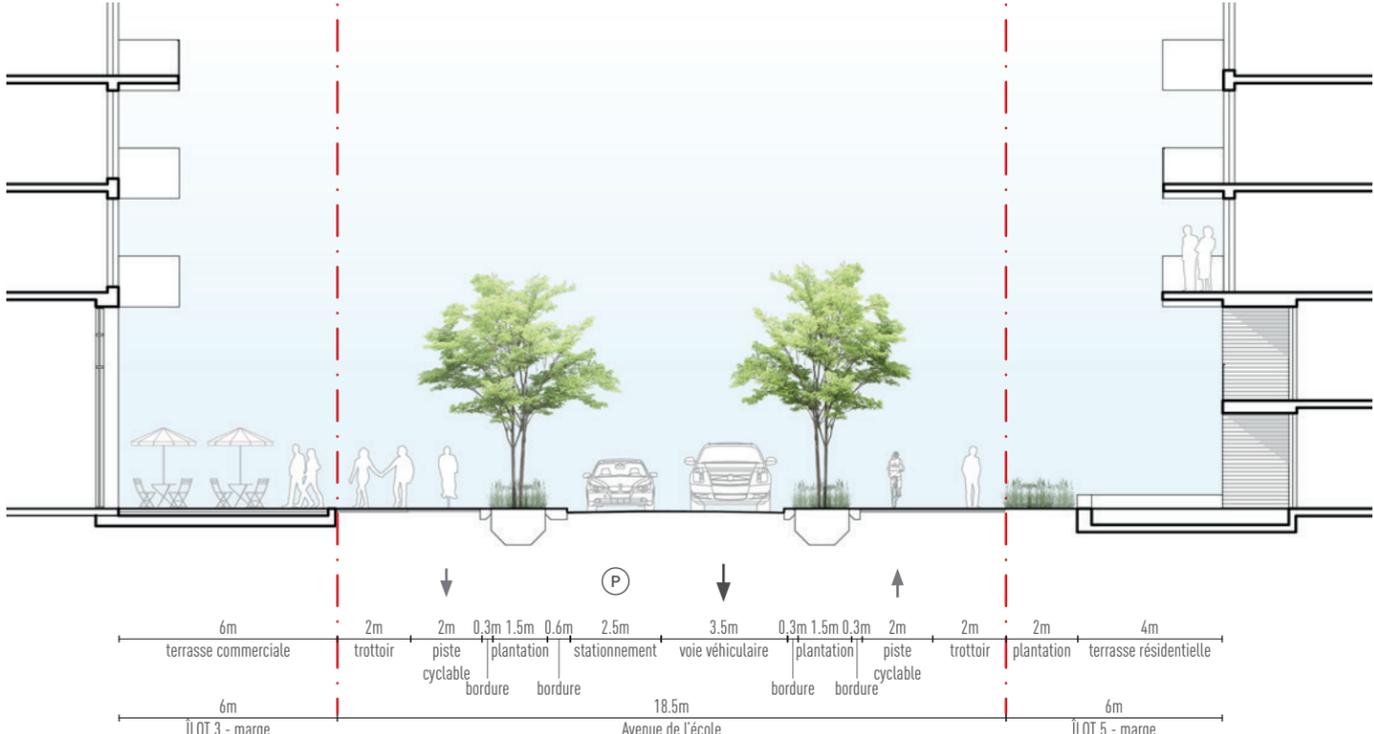
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

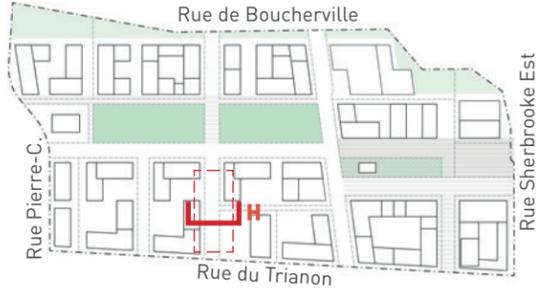


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

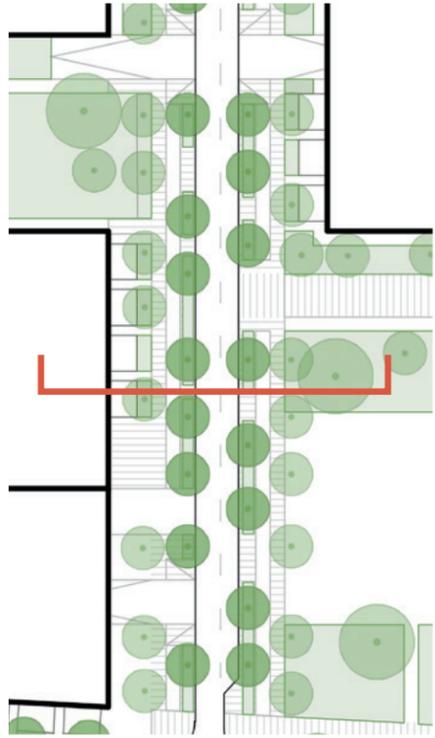


Coupe G
Échelle - 1:200

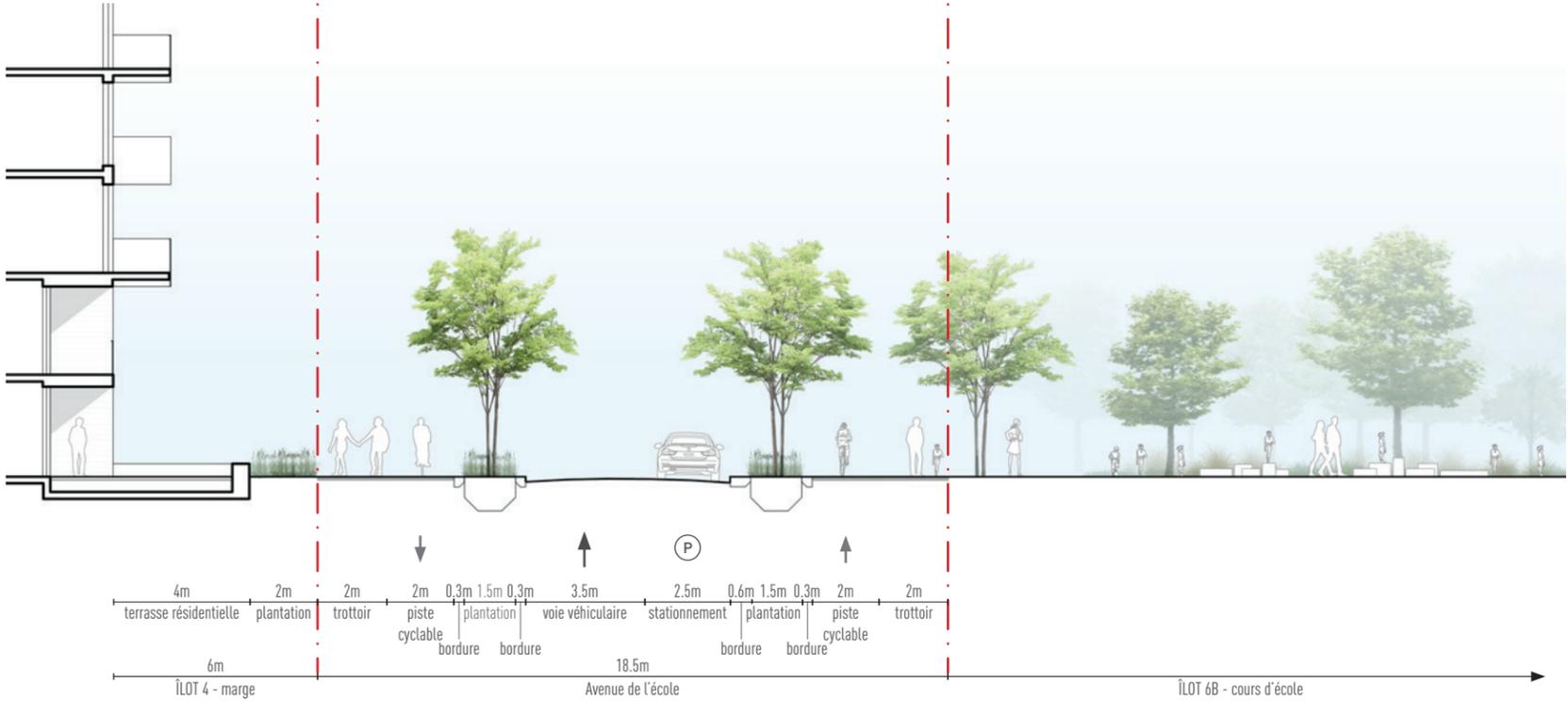
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

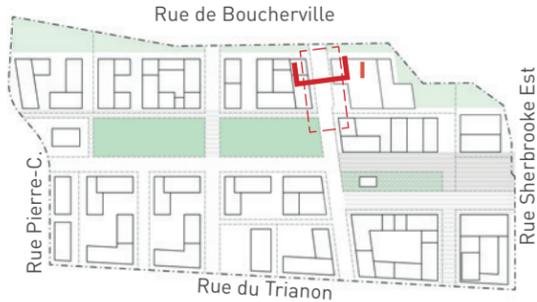


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

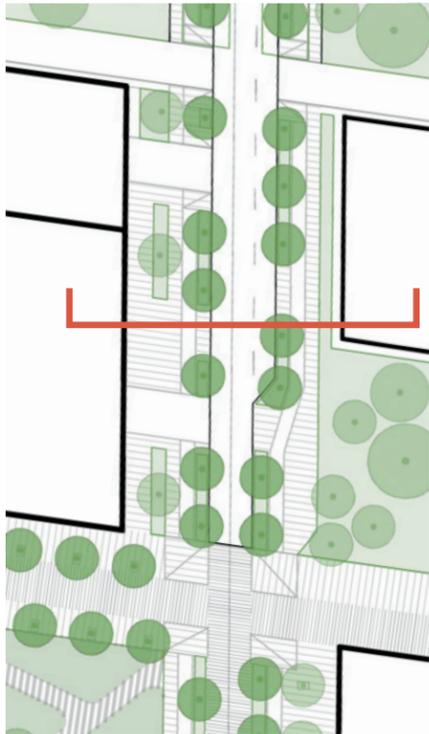


Coupe H
Échelle - 1:200

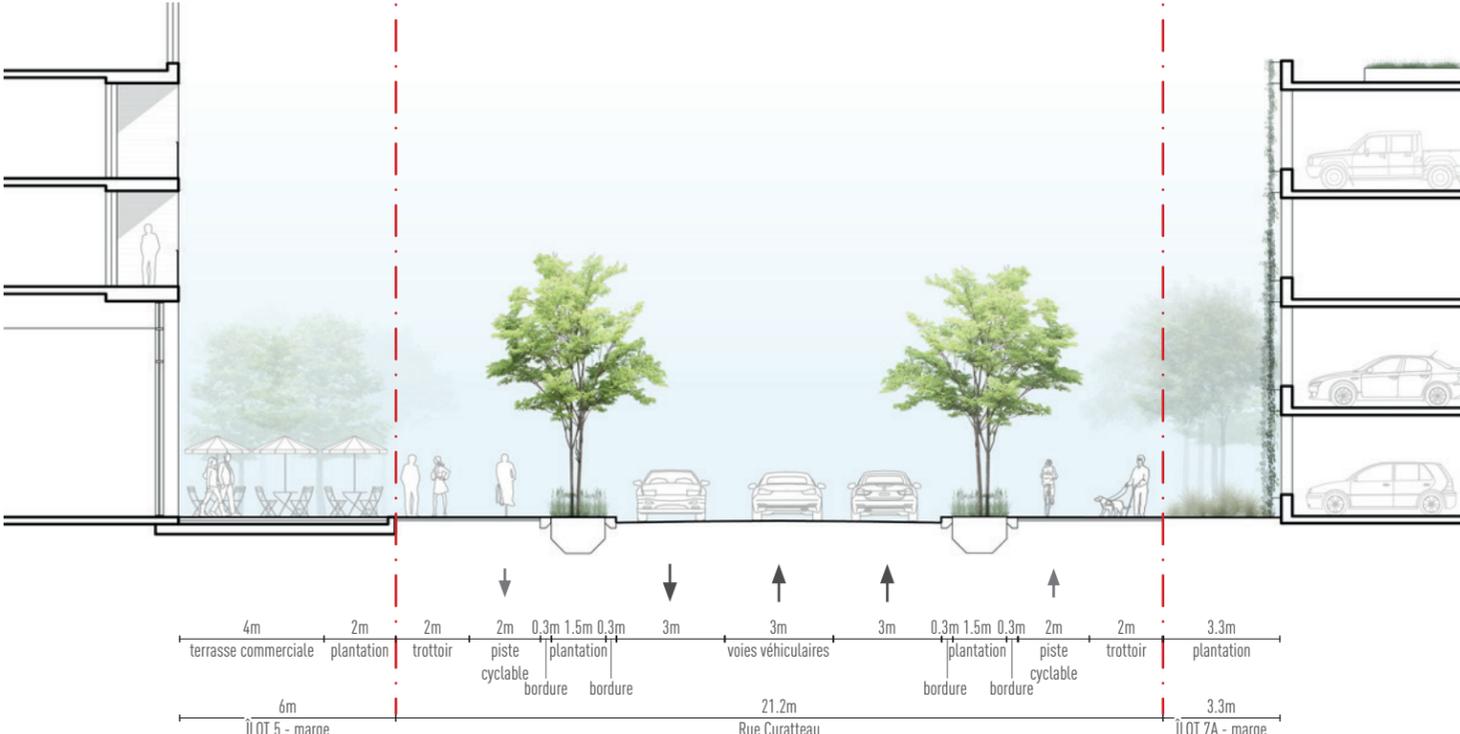
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

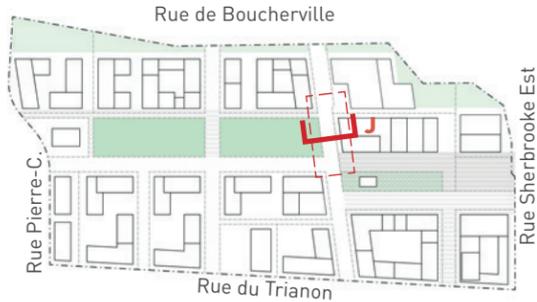


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

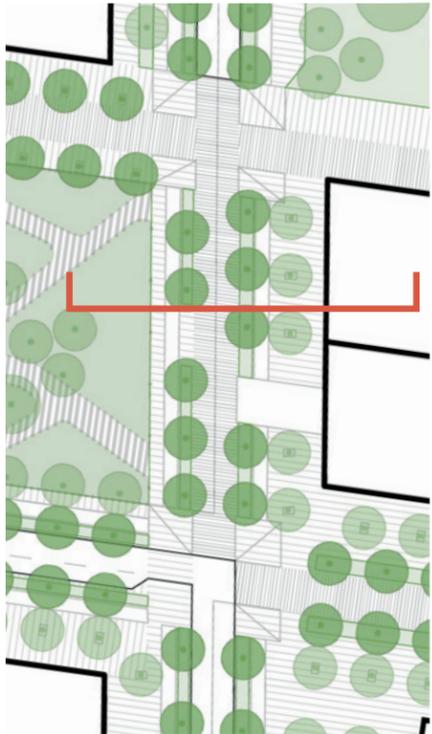


Coupe I
Échelle - 1:200

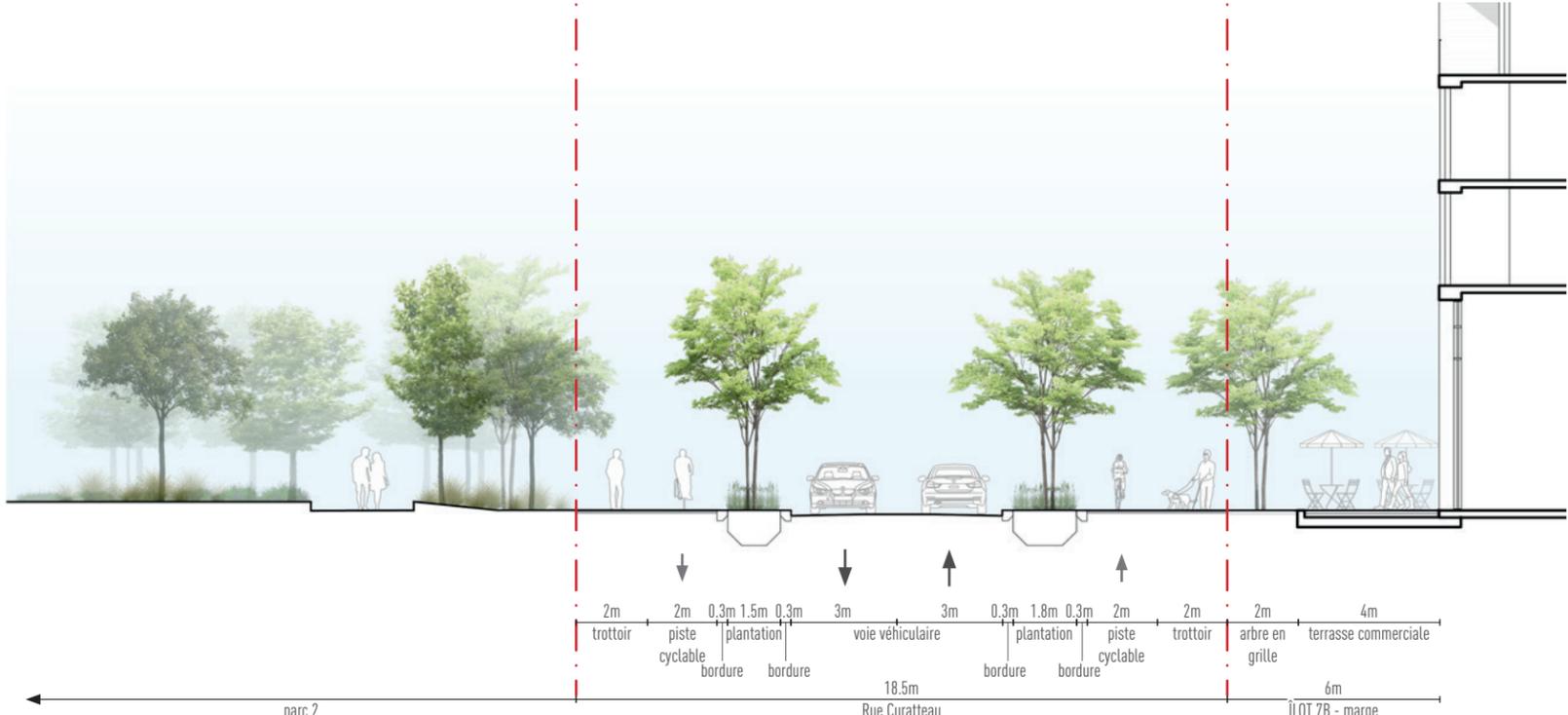
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

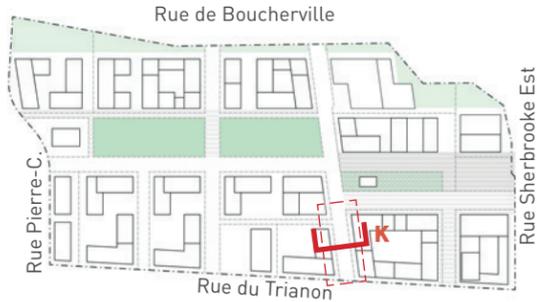


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

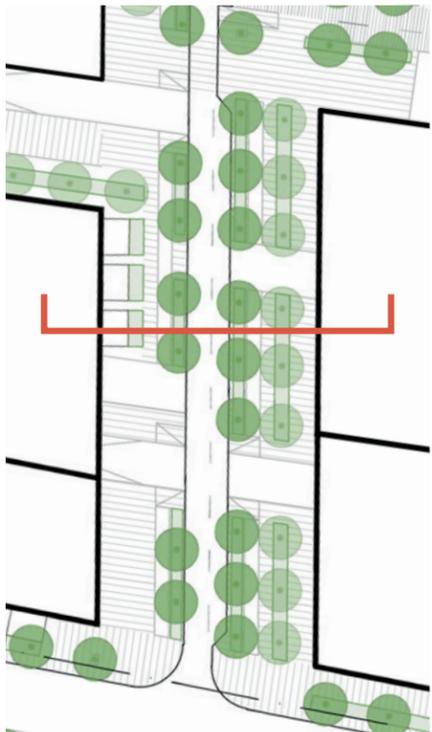


Coupe J
Échelle - 1:200

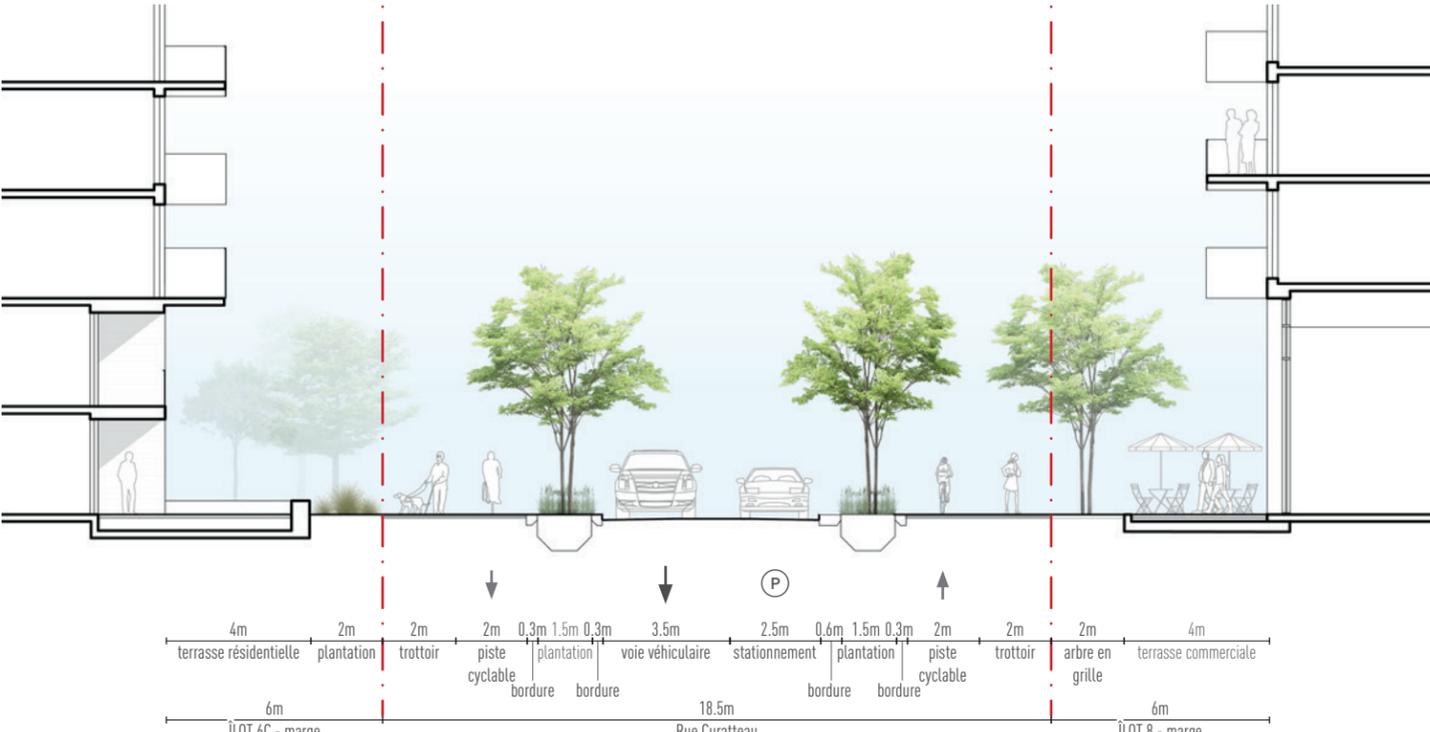
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé

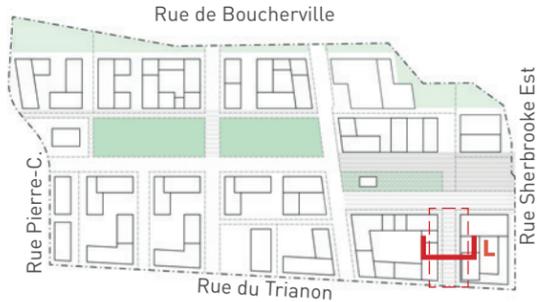


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000

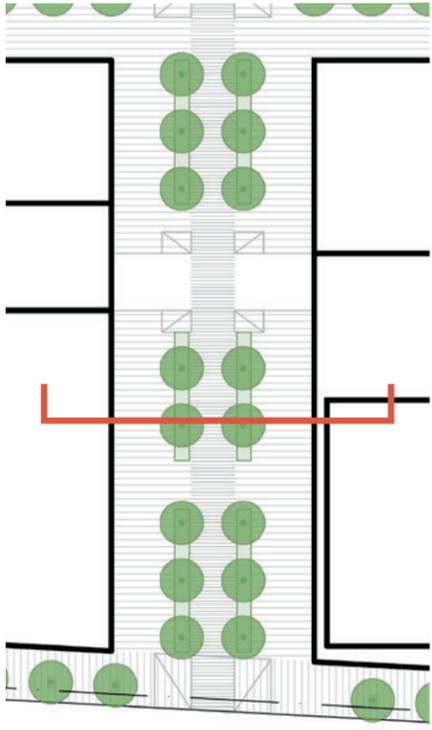


Coupe K
Échelle - 1:200

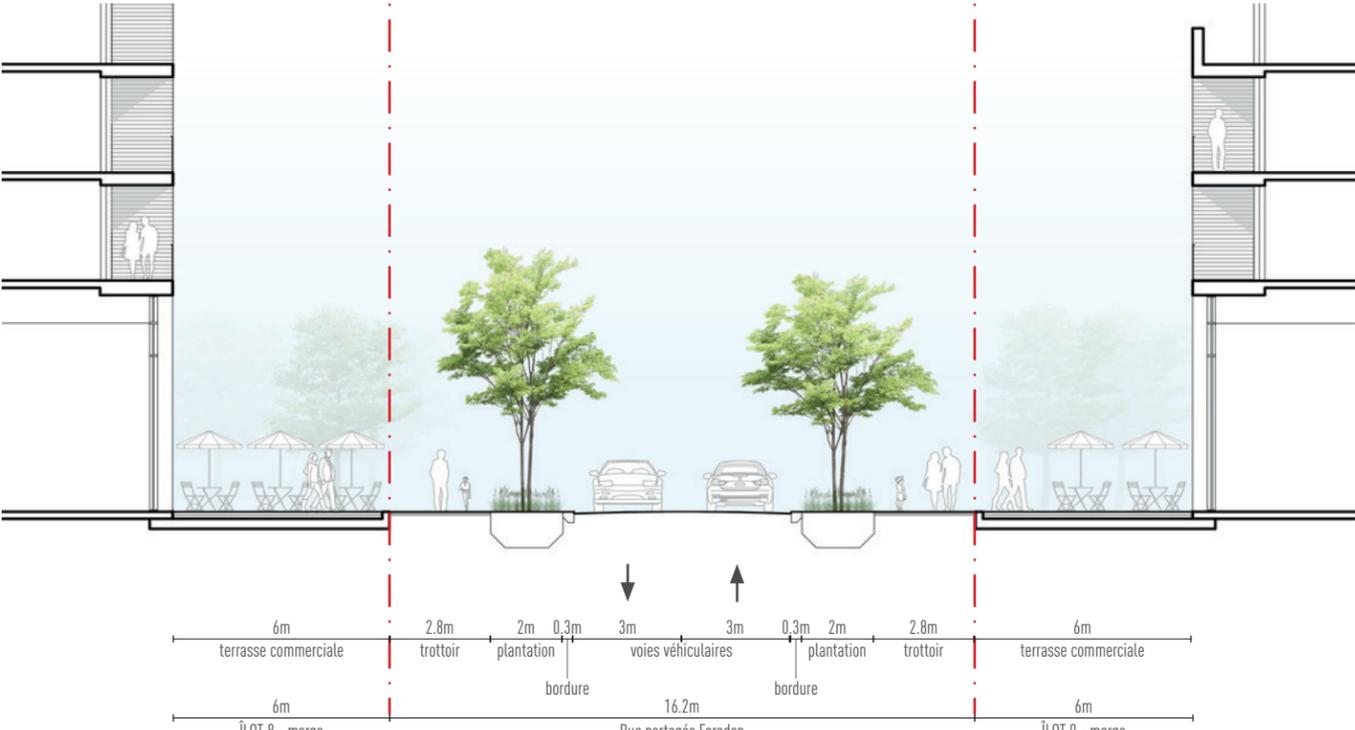
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé 

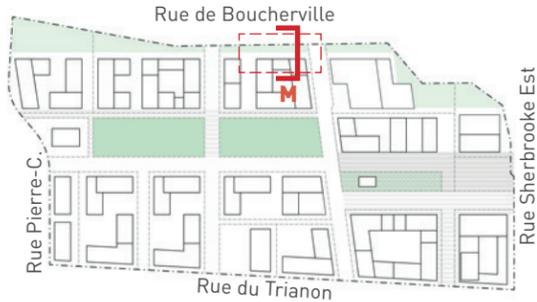


Extrait du plan
Échelle - 1:1 000 

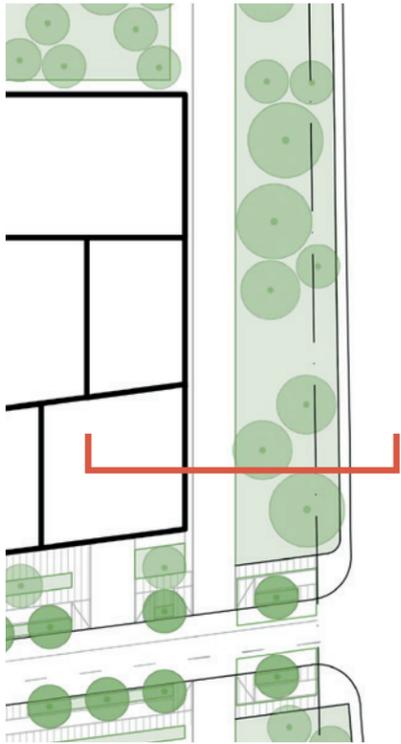


Coupe L
Échelle - 1:200

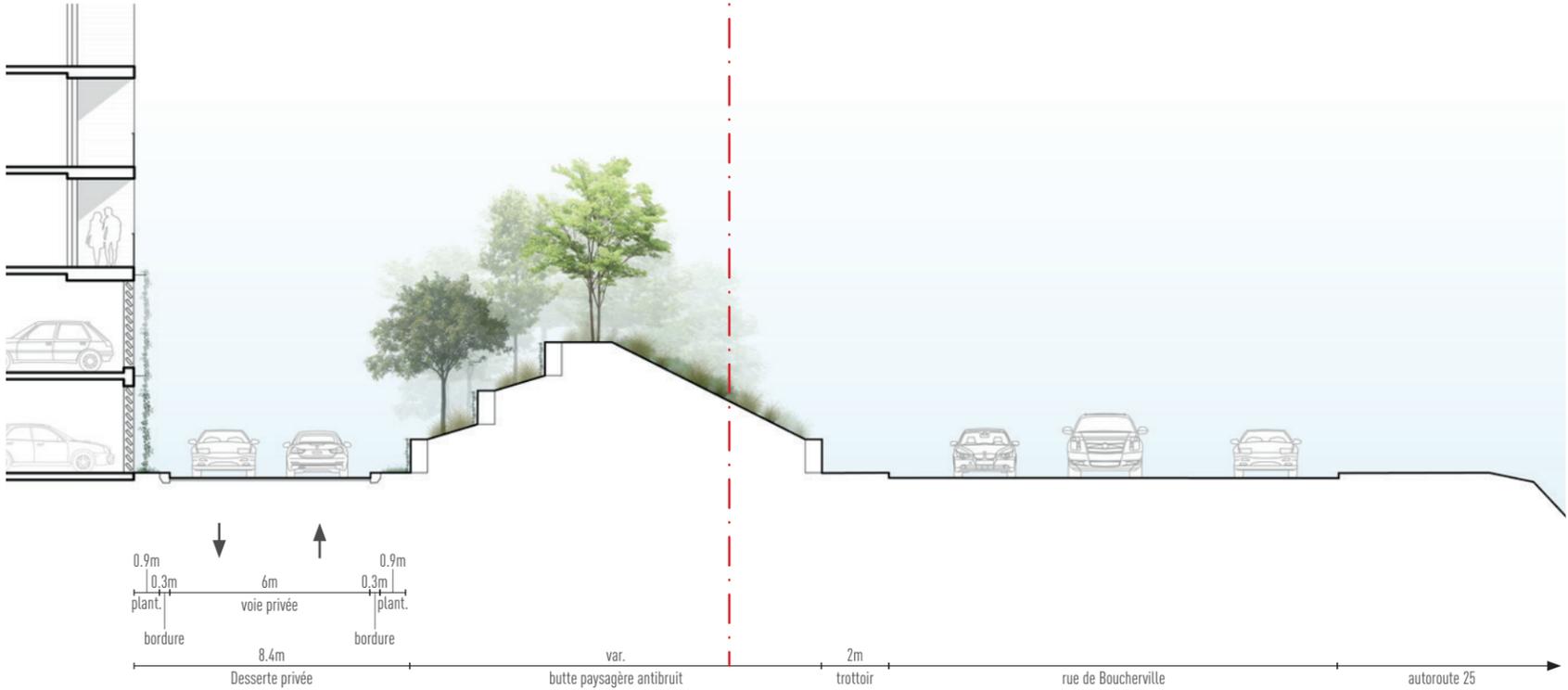
COUPES DE RUE TYPES



Plan clé



Extrait du plan
Échelle - 1:1 000



Coupe M
Échelle - 1:200

LA PLACE / SEUIL URBAIN

Au sud du site, on retrouve une esplanade permettant d'ancrer la Place Versailles sur la rue Sherbrooke Est et de marquer l'entrée au site. Cet espace se partage entre une propriété publique (le parc 3) et privée (la Place civique privée).

L'aménagement majoritairement minéral de ce parvis permettra la tenue d'événements et de rassemblements tels que des marchés ou des expositions.

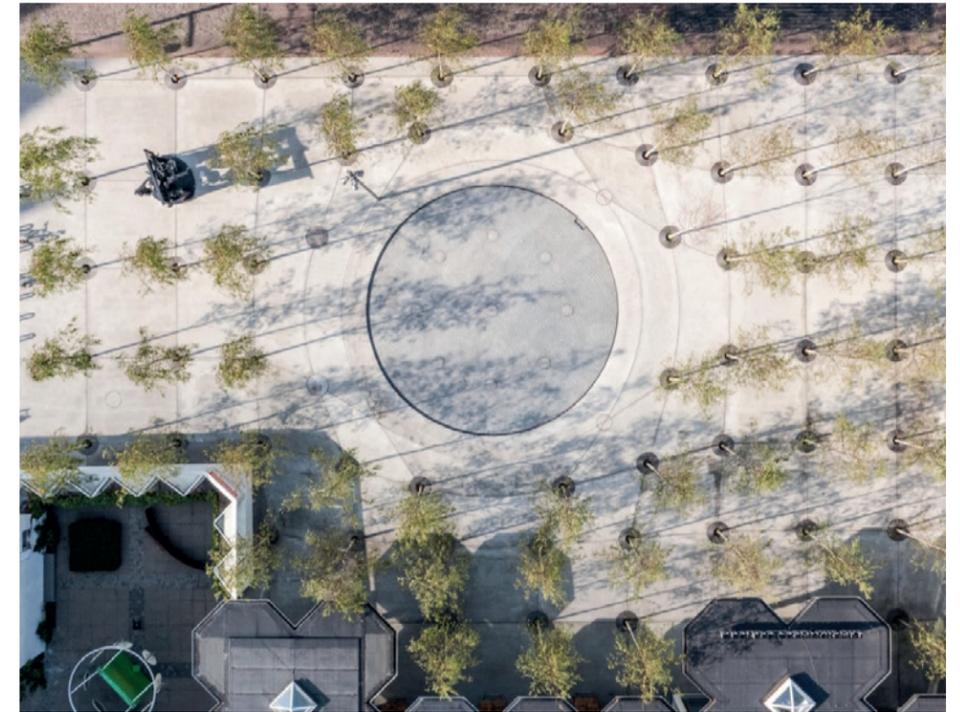
La Place publique comportera un équipement collectif multiusage qui servira aux organismes du quartier.

La Place civique privée pourra être aménagée avec des structures temporaires.

Des fontaines et des bassins créeront des espaces propices aux jeux qui contribueront à la gestion des eaux de pluie et à la création d'îlots de fraîcheur en été.



Place De La République, Paris, France - TVK
Source: Divisare.com - crédit: Clément Guillaume



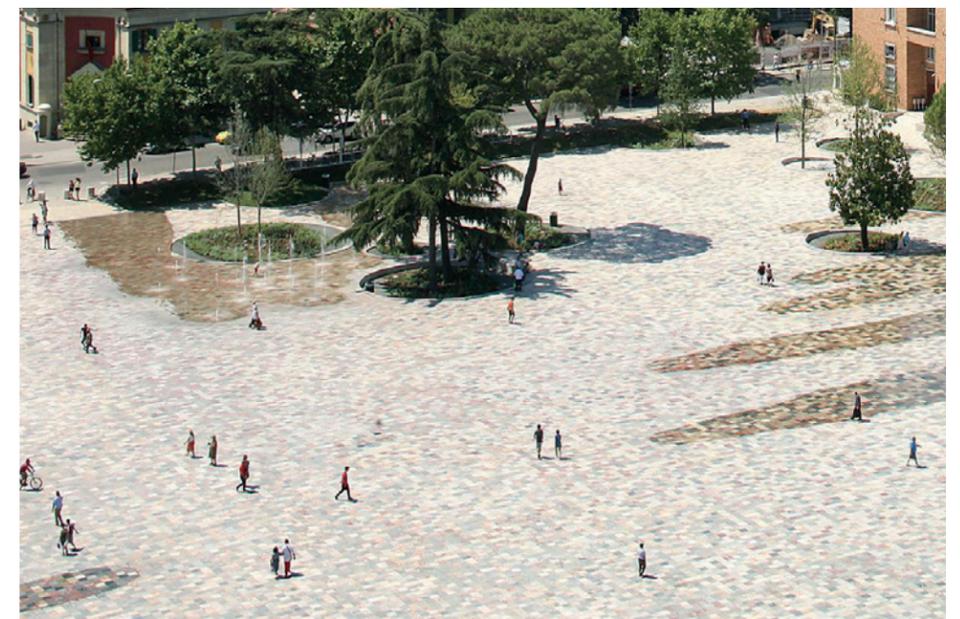
Henning G. Kruses Plads, Esbjerg, Danemark - BIG
Source: Landezine.com



Plan clé



Esplanade Tellier, Amien, France - AUA Chemetov
Source: Empreinte-paysage.fr



Skanderbeg Square, Tirana, Albanie - 51N4E
Source: Divisare.com - crédit: Filip Dujardin, Blerta Kambo

LES PARCS

Au cœur du quartier à dominante résidentielle, un ensemble de deux parcs totalise plus de 12 000m². Ces deux parcs représentent 7,5% du site.

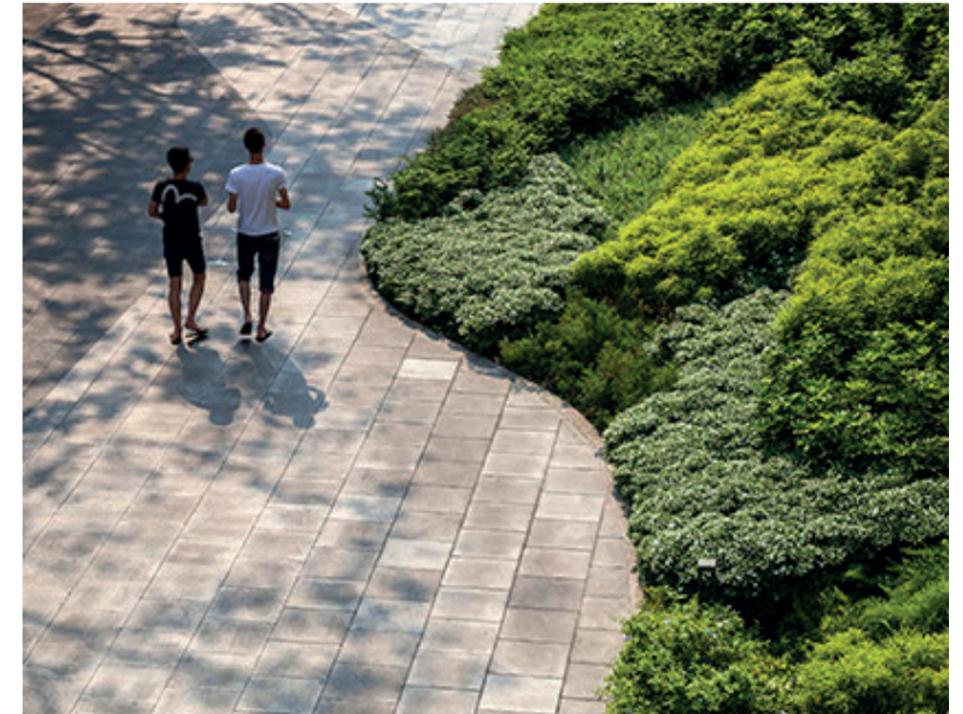
Cet îlot de végétation agit comme un lieu de rencontre, de loisirs et de ressourcement pour les habitants.

Les aménagements combineront un ensemble de boisés denses et de plaines à ciel ouverts permettant une appropriation diverse par les futurs résidents et créant un écrin pour la biodiversité. Des jeux dans la topographie enrichiront la diversité d'espaces composant ces parcs.

Des jardins de pluie et des zones de rétentions compléteront les ambiances paysagères tout en permettant la gestion des eaux pluviales.



Clichy-Batignolles, Paris, France - Osty et associés
Crédit: Sergio Grazia



Walk of the Town, Bangkok, Thaïlande - TROP
Source: Landezine.com



Plan clé



Ketcheson Neighbourhood Park, Vancouver, Canada - PWL Partnership
Source: Landezine.com



Clichy-Batignolles, Paris, France - Osty et associés
Crédit: Bastien Moignoux

LES COURS COLLECTIVES

Les îlots projetés proposent des implantations de bâtiments résidentiels autour des cours collectives généreusement plantées.

Ces cours sont partagées entre des espaces communs pour les résidents et des terrasses privées pour les logements en rez-de-chaussée. Ces terrasses seront complétées par des aménagements paysagers et des modulations de terrain qui préserveront l'intimité des logements.

Les espaces collectifs sont destinés au rassemblement et au repos des habitants, et contribuent au paysage vu depuis les logements. Leurs aménagements varieront en fonction des typologies résidentielles et proposeront une variété d'ambiances.

La dominance végétale permet de réguler la température en été, de contribuer à la qualité acoustique des cours et de créer un écran bénéfique à l'intimité des résidents.



St Andrews Block B, Londres, Royaume-Uni - Maccreanor Lavington Architects
Source: Archilovers.com - crédit: Tom Crocker



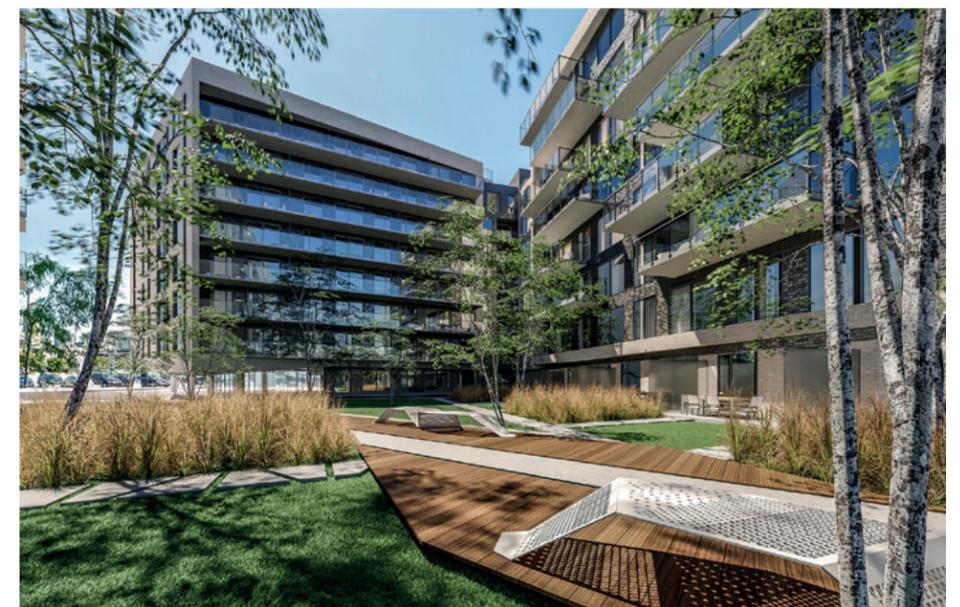
813 ROY, Winterthur, Suisse - Dachtler Partner Architekten
Source: Landezine.com



Plan clé



Television Centre, Londres, Royaume-Uni - Gillespies
Source: Gillespies.co.uk



NOCA, Montréal, Canada - Provencher_Roy
Crédit: Provencher_Roy

LES INTERFACES

La rue Sherbrooke Est

L'interface du projet avec la rue Sherbrooke est l'opportunité d'affirmer ce lieu comme porte d'entrée de l'arrondissement Hochelaga-Mercier-Maisonneuve et d'urbaniser la rue Sherbrooke à cet endroit.

L'idée est de créer un cadre bâti avec des volumes aux gabarits importants afin de signaler le projet, tout en créant des basiliaires pour conférer une échelle humaine à l'espace public. La mixité de programme (commerces, services, bureaux, logements) et le recul des bâtiments assureront l'animation du domaine public et permettront des appropriations telles que des cafés-terrasses.

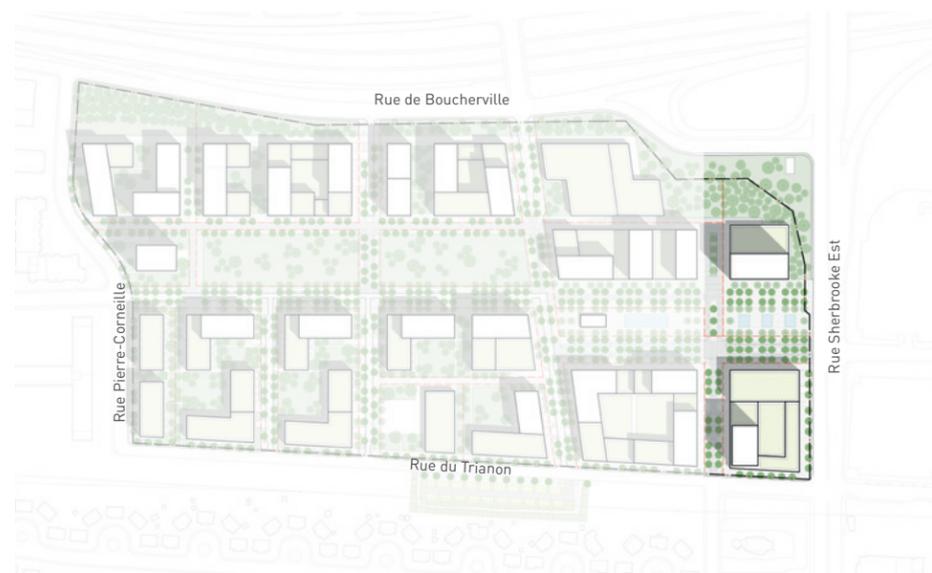
L'aménagement paysager de cette frange devra considérer le lien entre l'esplanade et la station de métro et proposer un paysage urbain intéressant favorisant la marche et contribuant à l'attractivité de la rue Sherbrooke et de la Place Versailles.



Ligovsky City St-Petersbourg, Russie - KCAP+ORANGE Architects
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 46



Développement mixte, Anvers, Belgique - CF Moller Architects
Source: Cfmoller.com



Plan clé



Neue Meile Böblingen, Allemagne - Bauchplan
Source: Landezine.com



Voie partagée, Wiesbaden, Allemagne - St Raum A
Source: straura.com

La rue du Trianon

L'interface avec la rue du Trianon doit composer avec l'emprise Hydro-Québec et les maisons individuelles d'un ou deux étages. Ce contexte appelle à une architecture de plus petite échelle, mettant en avant un caractère résidentiel sobre.

La taille des îlots de ce côté du site impose une porosité du cadre bâti en interrompant le linéaire de façades. Le lot de l'école contribue également à définir une architecture de plus petite échelle et de créer, par son usage, un repère dans le quartier résidentiel.

Le traitement des rez-de-chaussée sur la rue du Trianon avec des maisons de ville offrant des entrées individuelles et des terrasses privées contribuera à donner un caractère résidentiel au lieu et fera écho aux parcelles végétalisées présentes de l'autre côté de la rue Trianon.



Bâtiment résidentiel sobre proposant des gabarits de transition
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 45



Ateliers Castelnau, Montréal, Canada - Provencher_Roy
Crédit: Provencher_Roy



Plan clé



Terrasses privées sur cour intérieure en rez-de-chaussée
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 45



The Ardea, Portland, États-Unis - GBD Architects
Source: gbdarchitects.com

Desserte du boulevard de Boucherville

Sur la rue Boucherville, l'objectif est de profiter de la forte visibilité du projet pour affirmer le statut du site à une échelle régionale.

Le travail avec des gabarits importants et l'articulation des volumes permettra de créer un front bâti signature. L'implantation des bâtiments et l'articulation des volumes devront cependant prendre en compte l'impact sonore des infrastructures routières. À cet effet, les volumes les plus hauts sont présentés dans le sens Est-Ouest afin de minimiser les façades directement orientées sur la contrainte du bruit.

Pour minimiser les impacts physiques et sonores de l'A25 sur les étages les plus bas, une butte paysagère est proposée à titre d'espace tampon.



Complexe résidentiel, Oslo, Norvège - Lund+Slaatto Architects
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 45



O4A, Paris, France - Brisac Gonzalez et Antoine Régnauld
Source: Dezeen.com Crédit: 11h45



Plan clé



Arboretum, Nancy, France - Coldefy & Associés Architectes Urbanistes
Source: Archdaily.com



Jardin botanique, Brooklyn, États-Unis - Weiss/Manfredi
Source: Weissmanfredi.com

HAUTEUR DU CADRE BÂTI

La volumétrie du cadre bâti a été travaillée pour proposer un maximum de densité au cœur du projet et aux abords des parcs et se lier au contexte existant en périphérie du site.

Dans l'ensemble du projet, on retrouve une hauteur de 8 étages sur laquelle vient s'implanter des éléments plus hauts à 12, 14 et 16 et 18 étages. Ces éléments sont perpendiculaires aux parcs du côté est pour éviter d'orienter des logements face l'Autoroute 25. À l'ouest des parcs, les éléments de tours font face aux espaces publics.

Dans un souci d'intégration au contexte existant, une gradation des hauteurs est créée depuis la rue du Trianon jusqu'aux parcs. Le front bâti est abaissé à 6 étages à cet endroit.

Des points hauts à 22 et 25 étages se retrouvent de part et d'autre du projet. Ils assurent un signal emblématique auprès des quartiers au nord du projet, de l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de la rue de Boucherville, et de la station de métro Radisson.

Les basiliaires commerciaux ont une hauteur de 2 et 3 niveaux, permettant de contribuer à l'échelle humaine du projet tout en donnant une domesticité à la façade en proposant un usage résidentiel au dessus du rez-de-chaussée commercial.



VOLUMÉTRIE DU PLAN D'ENSEMBLE



- ÉCOLE ET ÉQUIPEMENT COLLECTIF
- MÉTRO RADISSON

Axonométrie du plan d'ensemble



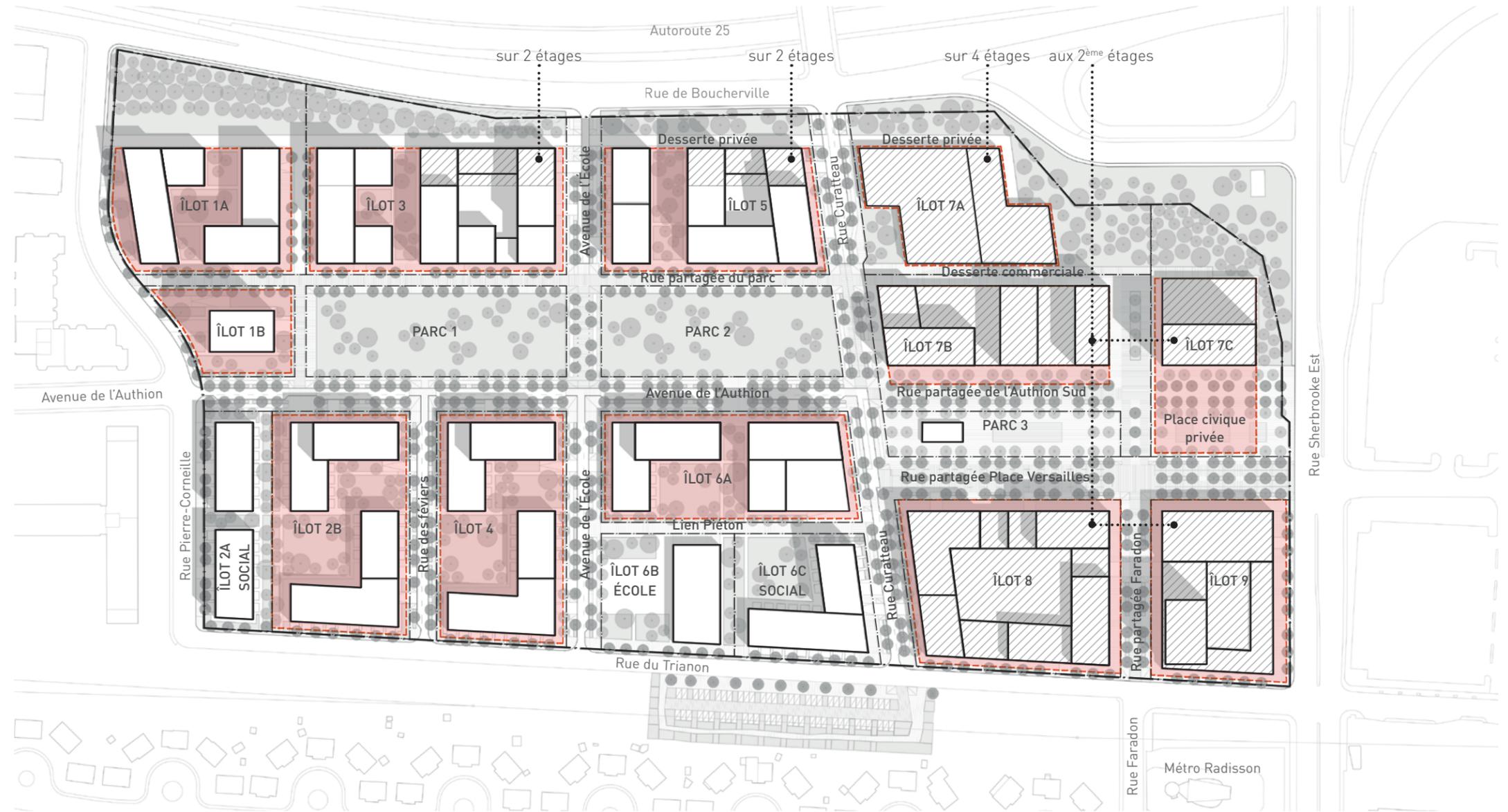
STATIONNEMENT ET PLANTATION EN PLEINE TERRE

Actuellement, la Place Versailles compte 3223 places de stationnement destinées aux superficies commerciales et de bureaux présentes sur le site. Ces vastes aires de stationnement asphaltées contribuent fortement à l'effet d'îlot de chaleur et à l'imperméabilisation des sols tout en impactant l'esthétisme du secteur.

Aux termes du développement, environ 3876 places de stationnement seront nécessaires au fonctionnement des différents usages projetés (résidentiel, commercial et bureaux). Le détail des ratios de stationnement envisagés et le nombre de places projetées par usages sont disponibles en annexe du document. Ces places de stationnement seront intérieures, principalement en souterrain, mais également en basilaire ou en stationnement étagé pour les îlots indiqués ci-contre.

L'emprise des tréfonds préservera des marges en pleine terre en périphérie des îlots pour permettre des plantations d'alignement capables d'atteindre leur canopée maximale à maturité. Les tréfonds de stationnement proposeront des aménagements paysagers pour former les cours intérieures des immeubles. En complément, du stationnement dans les basilaires des bâtiments est nécessaire pour des fins commerciales; ils seront intégrés à la volumétrie et à l'architecture des bâtiments.

L'ajout d'environ 653 places de stationnement par rapport aux conditions existantes bénéficiera à une population diversifiée dont la plupart des usagers résideront sur le site. En effet, 2812 de ces places de stationnement seront attribuées aux 5202 unités d'habitation projetées. Les 1063 autres places de stationnement seront nécessaires au fonctionnement des commerces de grande surface, des bureaux et de l'hôtel qui permettront de poursuivre la vocation de pôle régional du site. La reconfiguration du site et de ses usages permet une diminution de 70% des places destinées aux usages commerciaux et de bureaux par rapport à la situation actuelle tout en augmentant le verdissement sur l'ensemble du site.



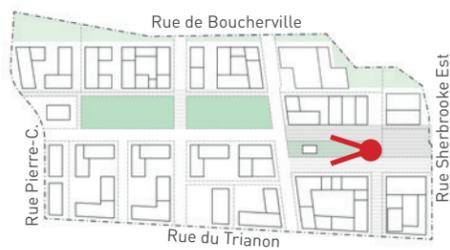
Localisation des tréfonds de stationnement théorique et du stationnement en basilaire

-  STATIONNEMENT EN BASILAIRE
-  EMPRISE MAXIMALE DES TRÉFONDS DE STATIONNEMENT



VUE D'AMBIANCE

L'esplanade



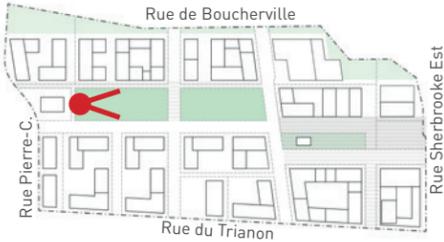
Plan clé



Vue de l'Esplanade vers le nord

VUE D'AMBIANCE

Les parcs



Plan clé



Vue des parcs vers le sud

VUE D'AMBIANCE

L'avenue de l'école



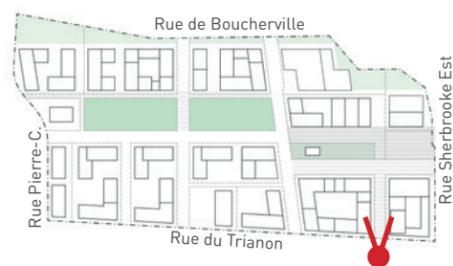
Plan clé



Vue de l'Avenue de l'École vers l'est

VUE D'AMBIANCE

La rue partagée Faradon



Plan clé



Vue de la rue partagée Faradon depuis la sortie du métro

6

USAGES ET STATISTIQUES

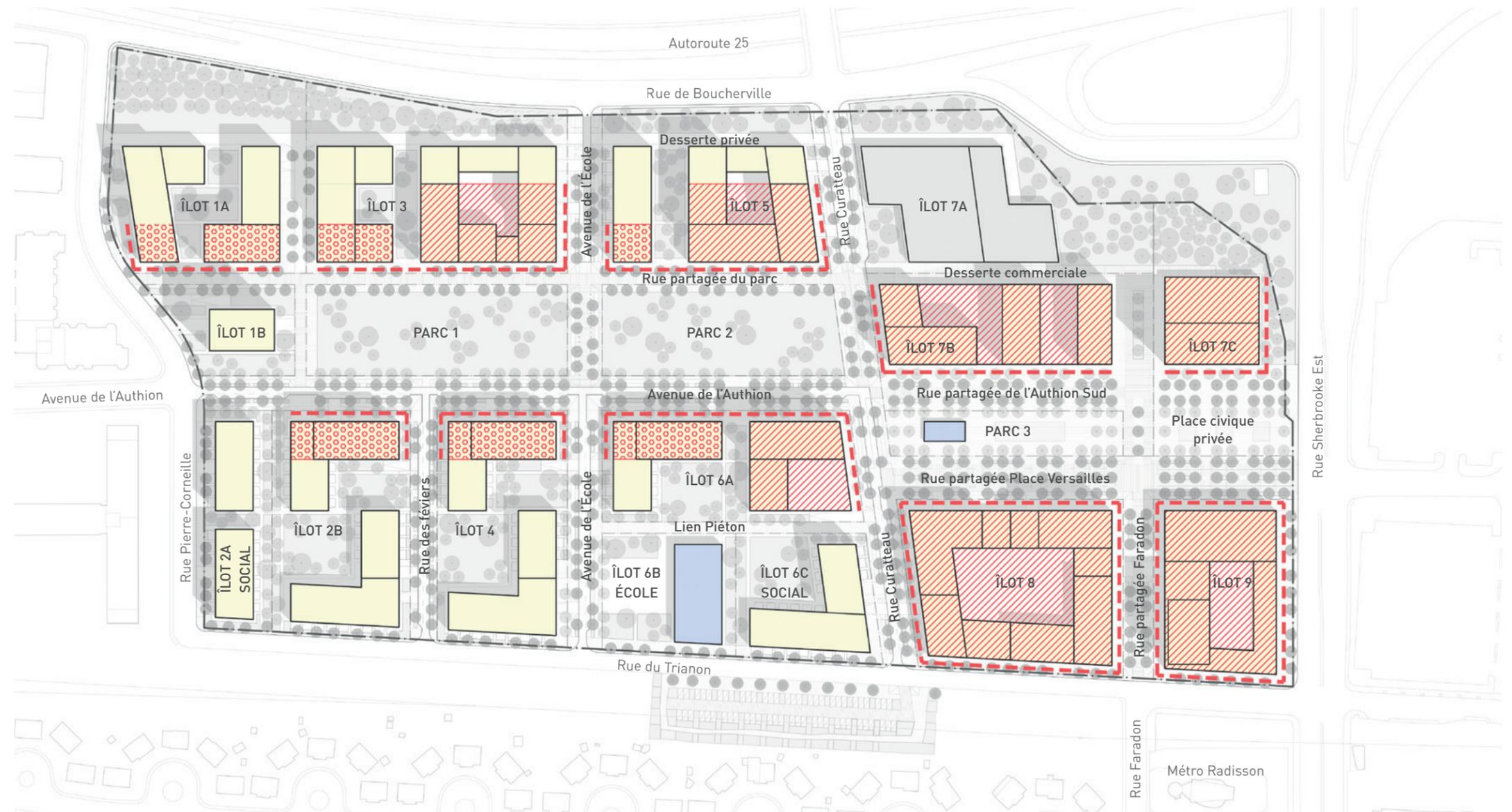
RÉPARTITION DES USAGES

Les usages projetés sont mixtes dans l'objectif de constituer un milieu de vie complet. Leur répartition crée une transition entre un pôle commercial régional, du côté de la rue Sherbrooke Est et de la station de métro Radisson, et un quartier résidentiel, du côté Nord, près de la rue Pierre-Corneille. La distinction entre ces deux entités est marquée par le désaxement des parcs 1 et 2 et de l'esplanade composée de la place publique et de la Place civique privée.

Le cœur du projet comporte une école primaire qui assurera un lieu de rassemblement structurant pour les futurs habitants. La place publique propose également un équipement collectif multiusage.

Les îlots 3, 5, 6A, 7B, 7C, 8 et 9 pourront comporter des commerces de grande surface dans les basiliaires. Les services et commerces de proximité identifiés dans les îlots 1A, 2B, 3, 4, 5 et 6A sont des espaces qui pourront potentiellement offrir un usage commercial si la demande est présente.

Les espaces publics au cœur du projet ont pour vocation d'être entourés de façades commerciales et des devantures animées, par exemple, par des extensions de cafés-terrasses pour les commerces où cela pourrait s'appliquer.



Plan des usages



- RÉSIDENTIEL
- INSTITUTIONNEL
Équipement collectif
- STATIONNEMENT ÉTAGÉ
- COMMERCIAL ET BUREAUX
commerce d'importance régionale
- COMMERCIAL
service et commerce de proximité potentiel
- FRONTAGE COMMERCIAL

RÉPARTITION DU PROGRAMME SUR LE SITE

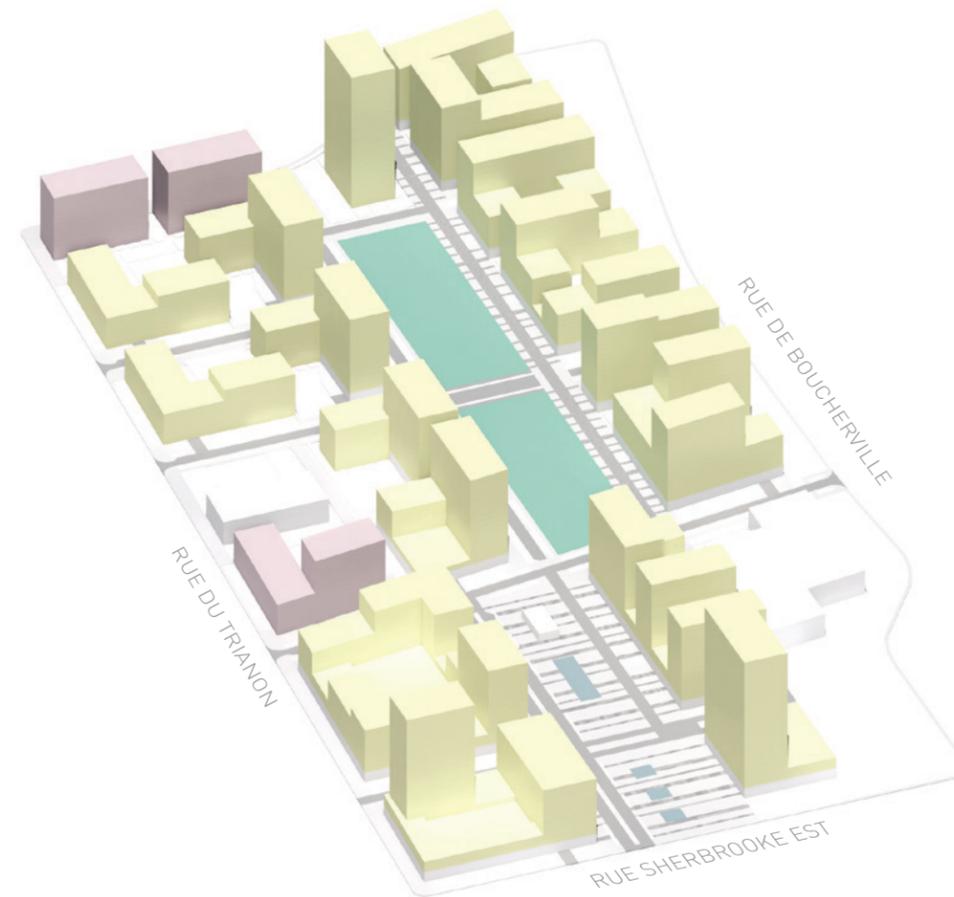
Selon le marché et les opportunités d'affaires la Place Versailles sera graduellement requalifiée en créant des îlots. À ce stade-ci la tenure définitive de certains d'entre eux n'est pas défini. Les futurs bâtiments résidentiels pourraient offrir du logement locatif, du condominium en copropriété, des résidences pour 55 ans et plus (*Active Living*), des Résidences pour Personnes Âgées (RPA) ou encore du logement abordable.

L'offre résidentielle est complétée par deux îlots identifiés pour des logements sociocommunautaires.

Une école et un équipement collectif multiusage assureront le rôle institutionnel.

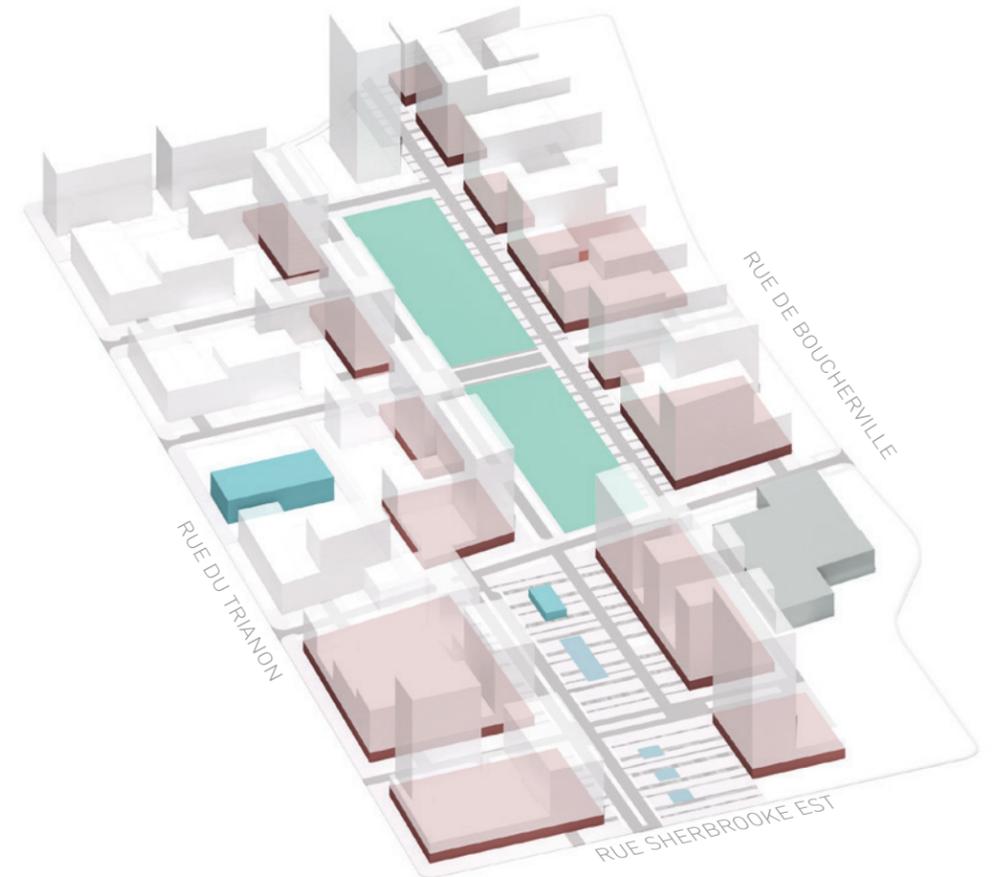
La programmation commerciale est localisée autour des parcs et de la place civique.

Pour compléter le pôle régional, on retrouve également un hôtel et un édifice à bureau.



Programme résidentiel

- **LOGEMENTS**
incluant les logements locatifs et en copropriétés, les logements abordables, les résidences pour personnes âgées et l'*Active Living*
- **LOGEMENTS SOCIOCOMMUNAUTAIRES**



Programme institutionnel et commercial

- **COMMERCES**
incluant bureaux, hôtel et services
- **ÉCOLE ET ÉQUIPEMENT COLLECTIF**
- **STATIONNEMENT ÉTAGÉ**



RÉPARTITION DES ESPACES PUBLICS, DES USAGES COLLECTIFS ET DES LOGEMENTS SOCIOCOMMUNAUTAIRES

Le domaine public est composé d'un réseau de rues et de trois parcs. Les rues assurent une desserte de tous les îlots, tout en permettant des liens autour des parcs 1 et 2. Un lien piéton permet un accès à l'école entre l'Avenue de l'École et la rue Curatteau.

Les parcs 1, 2 et 3 contribuent à la cession de 10% pour les frais de parc.

Les îlots 2A et 6C sont identifiés pour la construction de logements sociocommunitaires.

L'îlot 6B est destiné à la construction d'une école.



Plan de répartition des lots



DOMAINE PUBLIC

- RÉSEAU DE VOIES PUBLIQUES
- PARC ET ESPACE VERT

LOTS CÉDÉS

- LOGEMENTS SOCIOCOMMUNAUTAIRES
- ÉCOLE

LOTS PRIVÉS

- ÎLOT PRIVÉ

STATISTIQUES DE DÉVELOPPEMENT DU PROJET DANS SON ENSEMBLE

	SUPERFICIES		PROPORTION
	(m ²)	(pi ²)	%
Superficie du terrain à l'étude	168 173,9	1 810 207,0	100,0%
Voiries projetées	28 390,0	305 587,0	16,9%
Contribution pour fin de parc (selon calcul LAU)	15 886,0	170 995,1	10,3%
Lots constructibles privés	110 175,7	1 185 920,5	65,5%
Lots pour le logement social	9 191,3	98 934,2	5,5%
Lot de l'école	4 530,9	48 770,2	2,7%

Emprise au sol et densité			
Emprise au sol brute du bâti projeté	57 941,02	623 671,35	
Superficie brute totale du bâti projeté	517 514,16	5 570 470,67	
COS Brut	4,2		
CES	47%		

Superficie résidentielle privée			
Condos et locatif	336 712,8	3 624 343,0	
Active Living	22 682,0	244 146,8	
RPA	29 923,9	322 097,9	

Superficie résidentielle - logements sociocommunautaires et abordable			
Sociocommunautaire	39 178,6	421 714,1	11,0%
Abordable	3 464,0	37 286,1	

Superficie commerciale			
Services et commerces de proximité	3 325,0	35 790,0	
Grandes surfaces et pôle régional	23 044,5	248 048,7	
Hôtel	11 894,6	128 031,7	
Nb. de chambres	241		

Superficie bureaux			
	10 022,0	107 875,8	

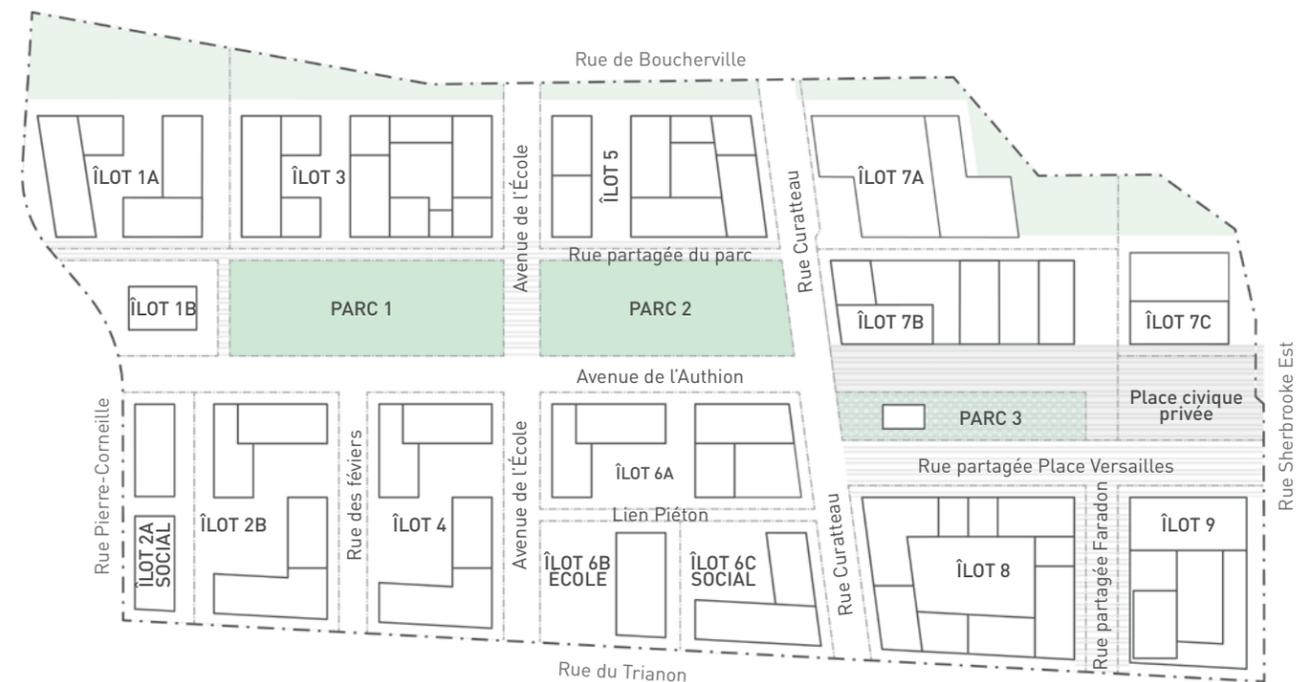
Superficie institutionnelle			
	3 948,0	42 495,9	

Superficie stationnement hors-sol			
	38 143,6	410 574,3	

Nombre d'unités - À terme			
Sociocommunautaire	471		
Abordable	42		
Condos et locatif	3 973		
Active Living	311		
RPA	405		

Note générale:

Les superficies et données présentées sont approximatives



Plan clé



6

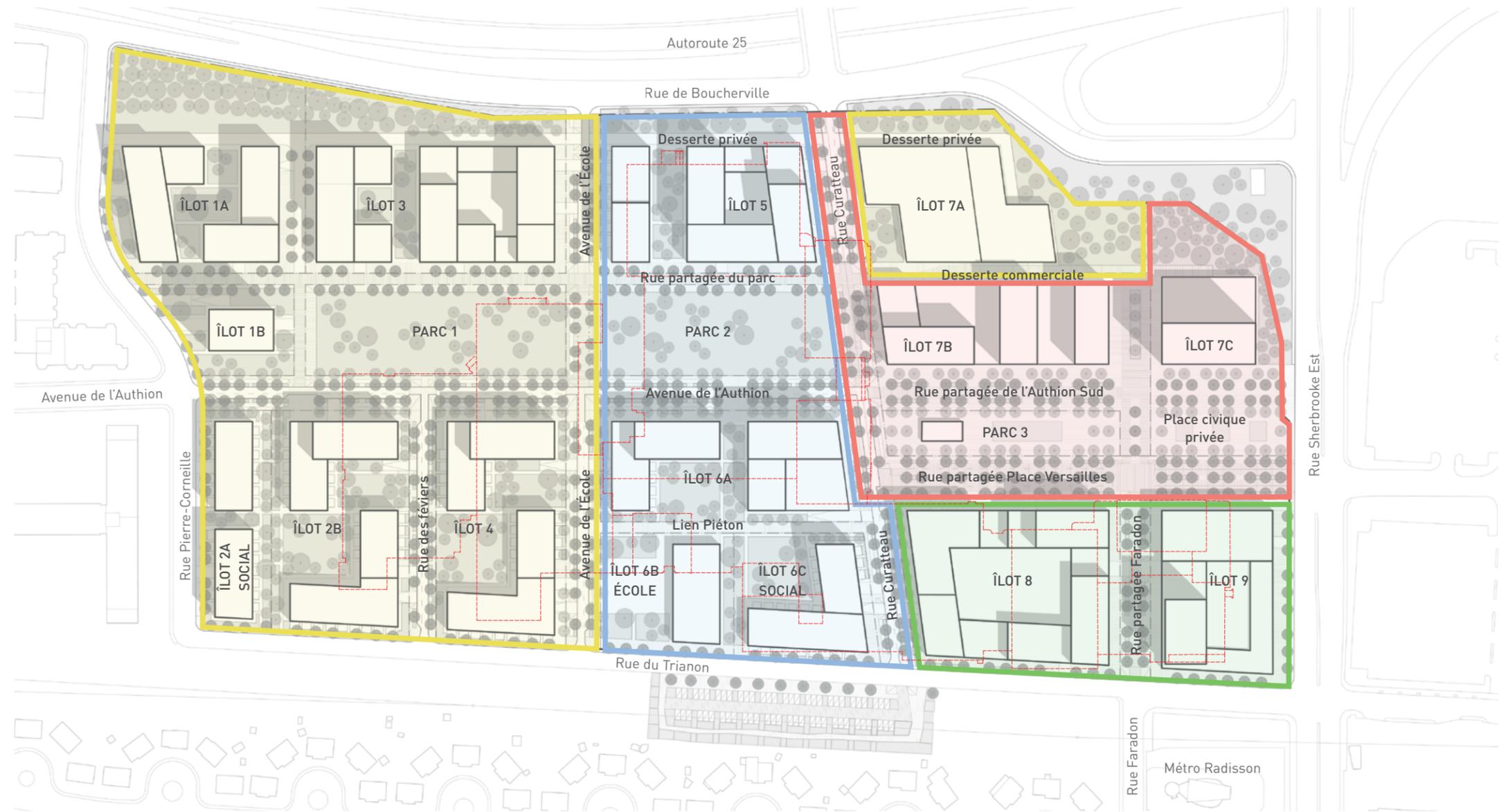
PHASAGE

PLAN DES PHASES DE DÉVELOPPEMENT

Le redéveloppement de la Place Versailles s'effectuera par phases et la galerie commerçante actuelle sera déconstruite graduellement, au fil du redéveloppement du site.

Les limites des phases présentées pourraient être amenées à changer et leur numérotation ne correspond pas à un ordre chronologique. Ces phases pourraient également arriver simultanément.

Le processus de redéveloppement devra prendre en compte les baux des commerces qui occupent actuellement la galerie commerçante de même que les contraintes liées à leur relocalisation.



Plan des phases



- PHASE 1 ET PHASE 1A
- PHASE 2
- PHASE 3
- PHASE 4
- CONTOUR DE DÉMOLITION DE LA GALERIE EXISTANTE

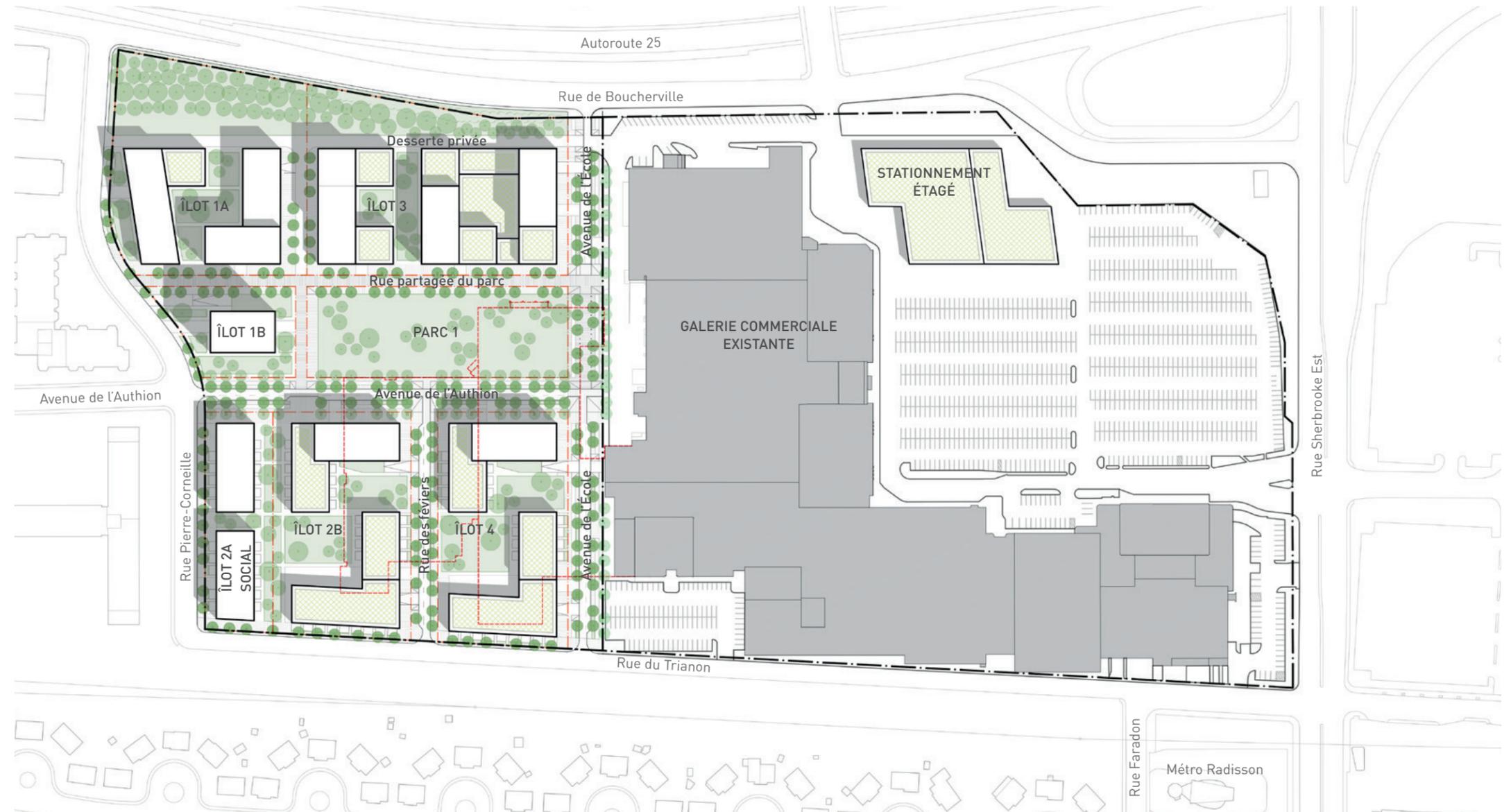
PHASE 1 DU PROJET

La première phase de redéveloppement du centre d'achat se concentrera sur la moitié nord du site, jusqu'à l'Avenue de l'École.

Cette première phase de redéveloppement est possible par la relocalisation des bannières existantes Homesense et Winners dans la galerie existante.

Cette première phase de développement est composée de six îlots agencés autour du parc 1, dont un îlot proposant des logements sociaux communautaires.

Parallèlement au développement mixte projeté, pour répondre à la demande des baux commerciaux existants et relocalisés, un stationnement étagé devra être construit sur le stationnement de surface existant le long de la rue de Boucherville.



Plan de la phase 1 de développement

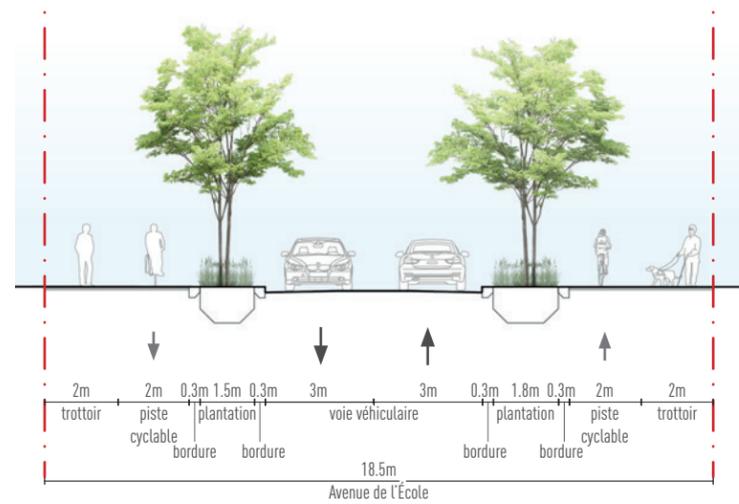


--- CONTOUR DE DÉMOLITION DE LA GALERIE EXISTANTE

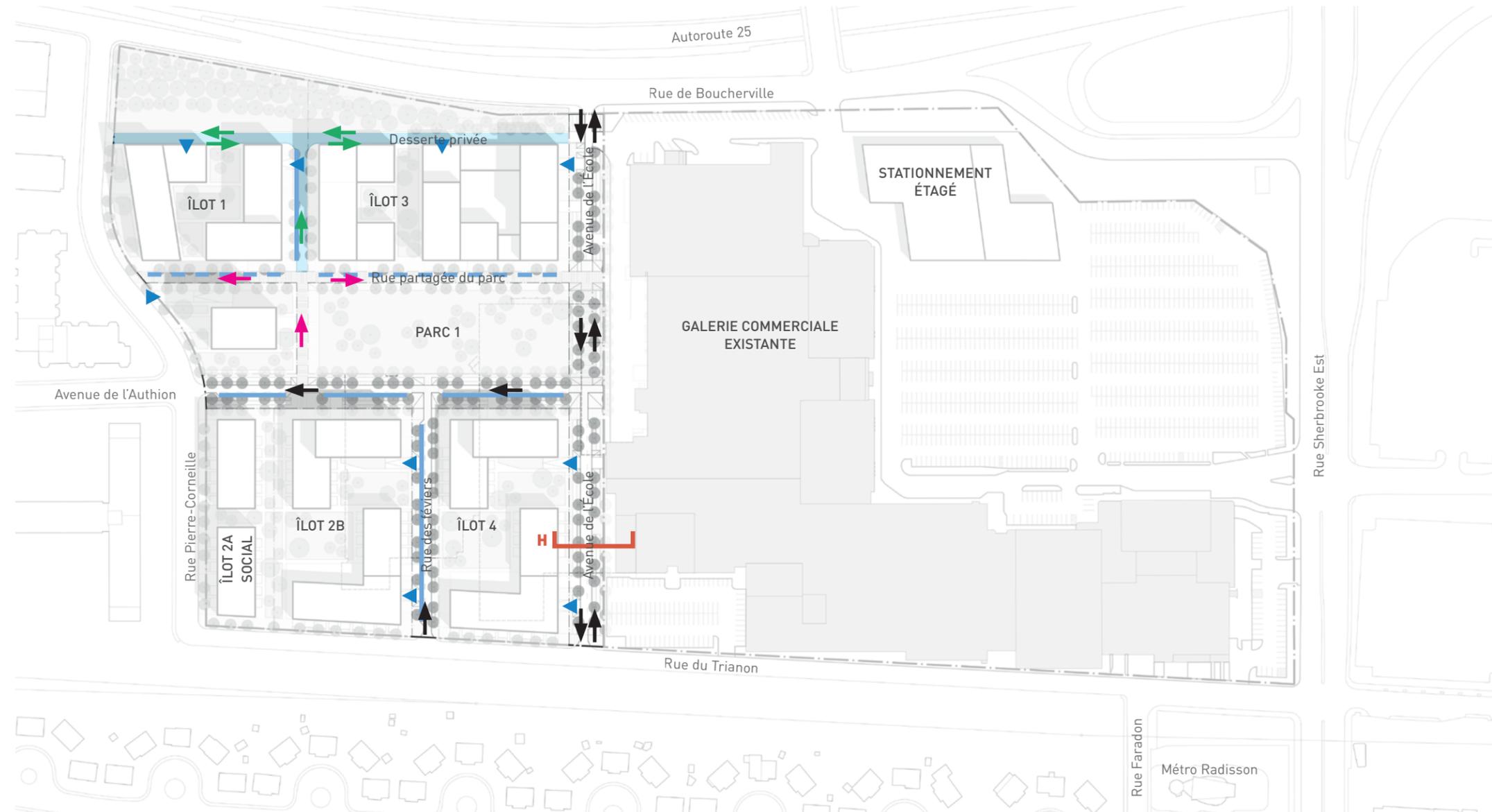
DIAGRAMME DE CIRCULATION DE LA PHASE 1

Le diagramme de circulation de la phase 1 diffère du plan à maturité dans la mesure où l'Avenue de l'école est projetée à double sens.

La voie de circulation ajoutée dans chaque tronçon de l'Avenue de l'école est prise dans l'emprise finale de la rue. Cette voie deviendra, aux termes du développement, une voie de stationnement sur rue et/ou de débarcadère pour l'école et la Résidence pour Personnes Agées. Le réaménagement final de la rue nécessitera la création de saillies de trottoir aux intersections.



Coupe H - phase 1
Échelle - 1:200



Grille de rue de la phase 1 de développement



- | | | | |
|---|---------------------------|-----|--------------------------|
| ➔ | RUE À SENS UNIQUE | --- | DÉPOSE MINUTE |
| ↔ | RUE À DOUBLE SENS | — | STATIONNEMENT SUR RUE |
| ➔ | VOIE PARTAGÉE | — | VOIE PRIVÉE VÉHICULAIRE |
| ➔ | VOIE PRIVÉE À SENS UNIQUE | ▶ | ACCÈS AUX STATIONNEMENTS |
| ↔ | VOIE PRIVÉE À DOUBLE SENS | — | COUPE H - PHASE 1 |

GESTION DES EAUX

Plusieurs stratégies de gestion des eaux sont à l'étude pour le redéveloppement de la Place Versailles. La collaboration avec le service de l'eau est en cours pour le plan d'ensemble.

La gestion des eaux pluviales sur le site est prévue par l'intégration d'infrastructures vertes dans les voies publiques et de jardins de pluie dans les parcs et les places. Sur les lots privés, la préservation de marges en pleine terre et le verdissement des tréfonds et des toitures permettront de limiter le rejet direct à l'égout.

La réduction de la consommation d'eau pourra être permise par l'utilisation d'appareils à faible consommation d'eau et d'outils de sensibilisation et de responsabilisation des usagers (ex: compteurs d'eau).

La récupération et la réutilisation des eaux de pluie pourraient également être envisagés.

BIODIVERSITÉ ET VERDISSEMENT

Le redéveloppement de la Place Versailles permettra la renaturalisation du site. Les parcs 1 et 2 composeront un poumon vert au centre du redéveloppement alors que les rues et la bande tampon paysagée serviront de lien vers les corridors de biodiversité existants, incluant l'emprise Hydro-Québec à l'est du site.

L'utilisation de plantes pollinisatrices indigènes permettra de limiter l'arrosage et l'entretien des espaces verts tout en contribuant à l'essor d'une biodiversité locale adaptée au climat.

RÉDUCTION DES ÎLOTS DE CHALEUR

La réduction de l'effet d'îlot de chaleur passe par le verdissement, la création d'îlots de fraîcheur et l'architecture.

Le verdissement des parcs, places et des rues avec des arbres à grande canopée permettra d'ombrager le site. Le verdissement sera également étendu aux cours intérieures des îlots privés.

En complément du verdissement, les fontaines et bassins de rétention des parcs et places créeront des îlots de fraîcheur et des espaces où les usagers pourront se divertir et se rafraîchir.

Enfin, les bâtiments pourront comporter des toits verts et des revêtements de façade et de toiture à couleurs claires et IRS élevé.



Université de Keio, Tokyo, Japon - Michel Desvignes
Source: ftc.edu.vn



Rue avec infrastructure verte, San Francisco
Source: spur.org



Place des Fleurs-de-Macadam, Montréal - NIP Paysage / EXP
Source: forum.agoramtl.com Crédit: Archie

MOBILITÉ DURABLE

La création d'un quartier mixte en aire TOD prend en considération la mobilité durable à plusieurs niveaux.

La densité et la mixité d'usages permet de limiter les besoins en déplacement motorisés des résidents en offrant un accès à pied à tous les services du quotidien.

L'aménagement des voies publiques donnent une place importante aux piétons et cyclistes par l'aménagement de trottoirs ombragés, de voies cyclables et de voies partagées. Le domaine cyclable pourra également être complété par l'installation de bornes pour le vélo-partage et d'un accès aisé aux locaux à vélo des futurs bâtiments.

Le transport collectif est également mis en avant en connectant le réseau d'espace public à la station Radisson, permettant aux usagers de profiter du métro et des nombreuses lignes de bus qui s'y arrêtent.

Pour pallier au besoin de voitures individuelles, des emplacements pour des voitures en autopartage seraient disponibles sur rue.

Des infrastructures pour véhicules à propulsion alternatives pourraient être aménagées autant sur le domaine public que privé.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Des solutions techniques de construction et de systèmes:

- Les toitures, murs et planchers seront conçus afin de limiter les ponts thermiques et d'assurer de limiter les pertes de chaleur.
- Une résistance thermique effective minimale de R20 sera prescrite pour les murs et de R31 pour les toitures.
- Les ouvertures seront localisées de manière stratégique afin de maximiser les gains thermiques pendant la journée.
- L'ensemble des bâtiments se conformeront à la Loi sur l'Énergie.

Le recours aux énergies renouvelables

- Des systèmes de récupération de chaleur pour les installations de ventilation, de chauffage et de conditionnement de l'air pourront également être mis en place.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 82

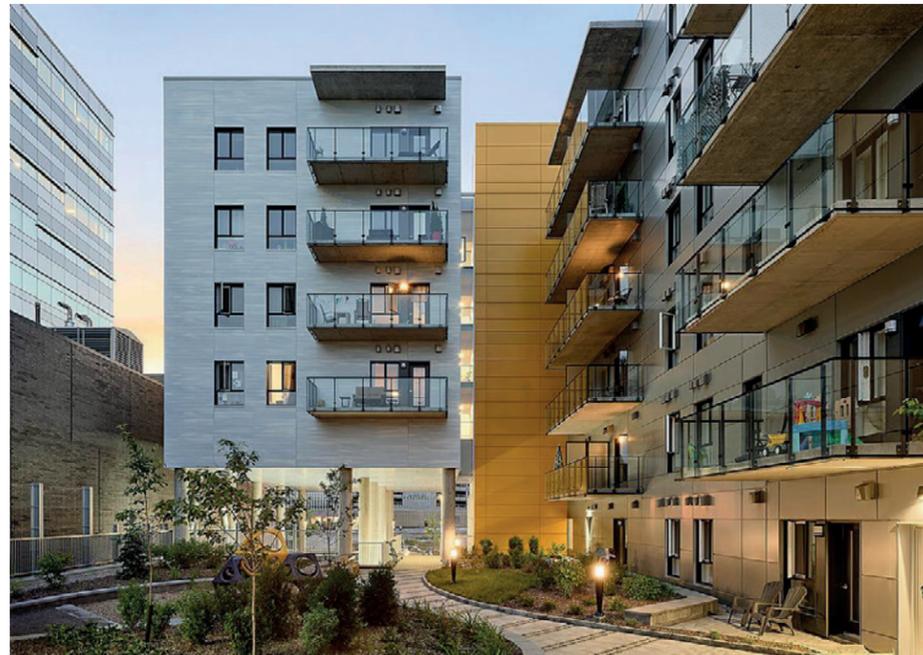
GESTION DES MATÉRIAUX

- Dans la mesure du possible, des matériaux naturels, recyclés, récupérés et réutilisés seront choisis pour la construction du quartier.
- L'approvisionnement de ces matériaux et produits s'effectuera, autant que faire se peut, dans un rayon restreint, afin de réduire la pollution et les impacts liés au transport et de favoriser l'économie locale.
- Des techniques de construction adaptées au contexte climatique et des matériaux isolants à très haute performance seront utilisés.
- Les matériaux de démolition seront recyclés ou réutilisés, lorsque possible. Par exemple, les sols d'excavation seront utilisés pour créer le talus végétalisé.
- Un plan de gestion des matières résiduelle et du contrôle de la pollution sera appliqué aux chantiers pour limiter les nuisances.
- Un système de recyclage et de compostage des déchets pourrait être mis en place, tant dans les espaces publics que privés.

Source du texte: Atelier Robitaille Thiffault - Page 85



Voie partagée, Wiesbaden, Allemagne - St Raum A
Source: strauma.com



Un Toit Vert, Écoquartier d'Estimauville, Canada - TERGOS Architecture
Source: projetsverts.voirvert.ca



Arbora, Montréal - Provencher_Roy
Crédit: Provencher_Roy

LITS DE PLANTATION ET INFRASTRUCTURES VERTES SUR LE DOMAINE PUBLIC

Les emprises publiques proposent du verdissement sur rue de part et d'autre de la voirie.

Ces plantations d'alignement permettront d'ombrager le domaine public et les lits de plantation contribueront à la rétention, le traitement, l'infiltration et l'évapotranspiration des eaux de ruissellement sur le domaine public si celles-ci sont aménagées comme des infrastructures vertes drainantes.

Dans cette phase de conception préliminaire, les fosses de plantation représentées ci-contre totalisent 10% de la superficie des rues.

En complément de l'aménagement des rues publiques, il est projeté de traiter les parcs comme des parcs éponges résilients en y intégrant des bassins de rétention. L'objectif est de diriger les eaux de surface des rues à proximité vers des infrastructures vertes et des zones aménagées dans les parcs afin de limiter les risques d'inondation lors de fortes pluies.



Localisation des fosses de plantation et du verdissement sur le domaine public



- SURFACE NON SCELLÉE EN PLEINE TERRE
- ARBRES EN GRILLE
- SURFACE SCELLÉE
- MIROIR D'EAU

FACTEUR DE RÉSILIENCE CLIMATIQUE

Le redéveloppement de la Place Versailles vise à embrayer le pas en faveur de la transition écologique et se conformer au Test Climat de l'arrondissement MHM.

Les îlots du quartier à dominante résidentielle contribuent largement à la déminéralisation et au verdissement du site par la plantation de marges en pleine terre, du verdissement des tréfonds de stationnement et des toitures vertes.

Dans le pôle régional, trois îlots (7B, 8 et 9) ne rencontrent pas les cibles du facteur de résilience climatique.

Ces îlots comprennent des commerces de type régionaux et du stationnement en basilaire rendant difficile le verdissement puisqu'ils sont pratiquement à l'alignement de la ligne de propriété. Ces îlots devraient davantage être assujettis à un facteur de résilience climatique plus bas; un facteur qui serait différent témoignant de leur spécificité d'usage.

ÎLOT	CES	FRC visé	FRC ÎLOT
1A	29%	0,60	0,76
1B	25%	0,60	0,67
2A	45%	0,60	0,67
2B	42%	0,60	0,60
3	51%	0,50	0,54
4	44%	0,60	0,60
5	53%	0,50	0,51
6A	51%	0,50	0,51
6B	29%	0,60	0,76
6C	40%	0,60	0,65
7A	45%	0,40	0,86
7B	46%	0,60	0,37
7C	27%	0,60	0,62
8	78%	0,50	0,35
9	70%	0,50	0,34



Localisation des superficies pour le calcul de l'aire de résilience climatique

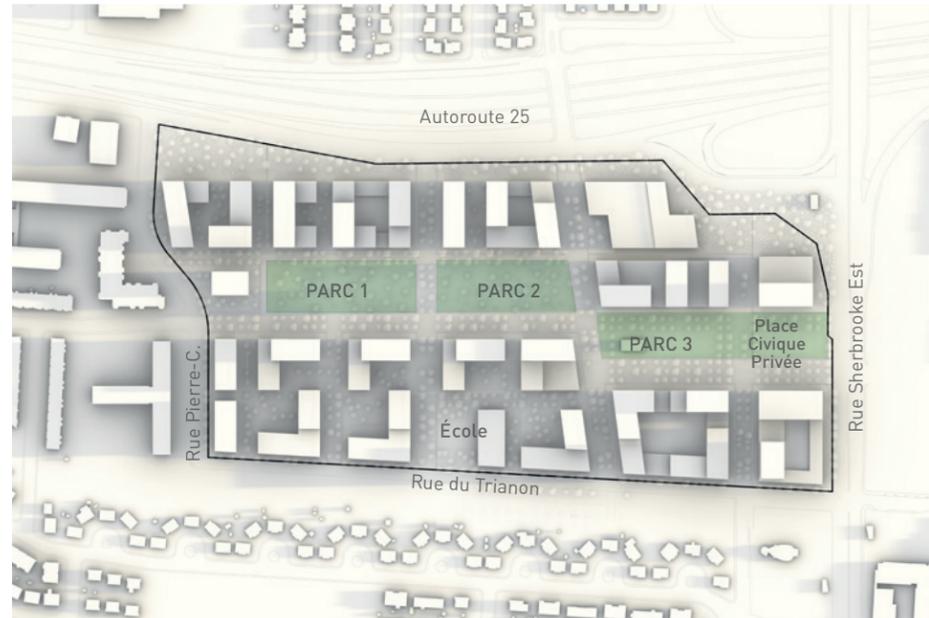
- SURFACE NON SCELLÉE EN PLEINE TERRE
- SURFACE SEMI-SCÉLLÉE
- TOIT VÉGÉTALISÉ SUPER-INTENSIF
- SURFACE SCÉLLÉE
- TOIT VÉGÉTALISÉ SEMI-INTENSIF
- EMPRISE THÉORIQUE MAXIMALE DES TRÉFONDS DE STATIONNEMENT
- TOIT VÉGÉTALISÉ EXTENSIF



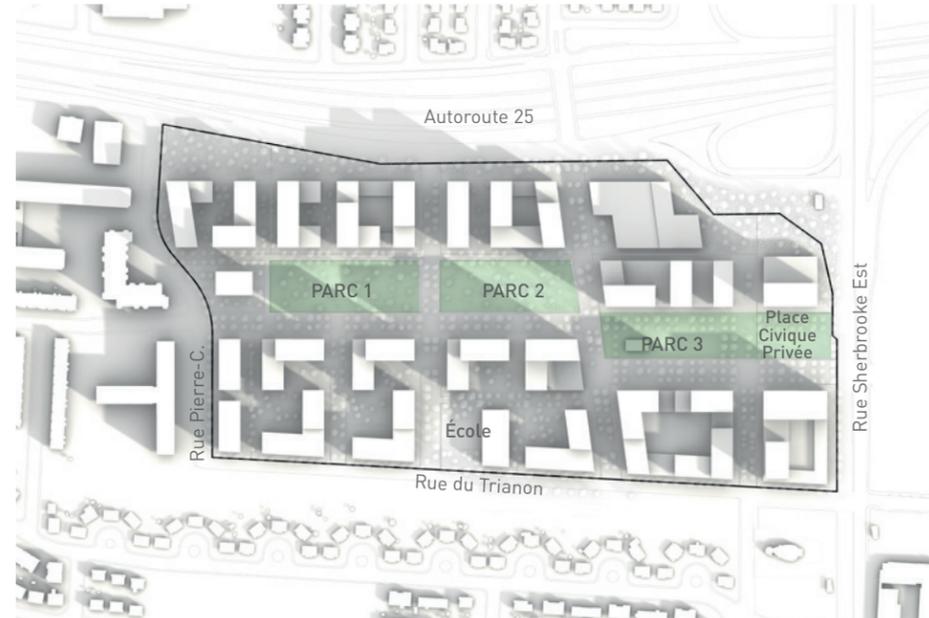
Facteur de résilience climatique par îlot

ÉTUDE D'ENSOLEILLEMENT

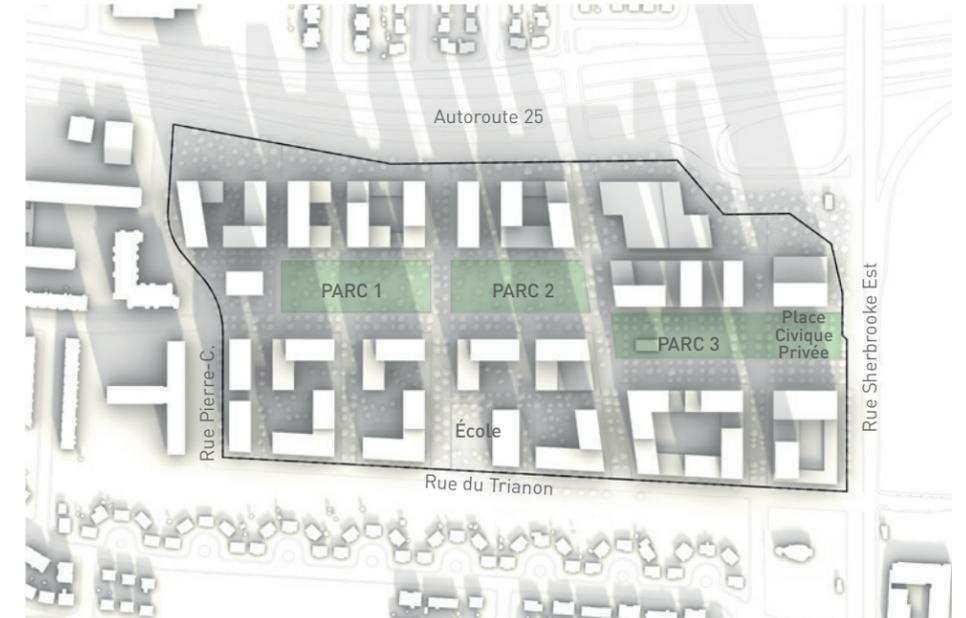
SOLSTICE D'HIVER



Ensoleillement à 9h30



Ensoleillement à 12h



Ensoleillement à 15h



L'ensoleillement du site en hiver permet à la Place civique privée et au Parc 3 d'obtenir une bonne exposition au soleil dès le matin.

Au courant de la journée, les côtés est des espaces publics du projet sont au soleil, de même que la cour d'école le long de la rue du Trianon.

L'implantation des îlots le long de la rue du Trianon permet un apport de soleil intéressant dans les cours communes au fil de la journée.

Le projet projette des ombres sur les quartiers résidentiels au Nord le matin.

ÉQUINOXES DE PRINTEMPS ET D'AUTOMNE



Ensoleillement à 9h30



Ensoleillement à 13h



Ensoleillement à 16h



L'ensoleillement du site au printemps et en automne permet aux espaces publics du projet d'obtenir une bonne exposition au soleil tout au long de la journée avec une majeure partie qui est ensoleillée à mi-journée.

L'ensoleillement des cours intérieures du projet varie selon le moment de la journée et de l'implantation du cadre bâti. L'apport de soleil direct dans les cours intérieures des îlots à l'est des parcs est meilleur qu'en hiver.

Les îlots le long de la rue du Trianon propose des espaces dans les cours intérieures qui commencent à bénéficier d'un ensoleillement intéressant en mi-journée à ces périodes de l'année.

Le projet génère des ombres portées sur les étages bas des immeubles existants de la rue Pierre-Corneille uniquement le matin.

SOLSTICE D'ÉTÉ



Ensoleillement à 9h30



Ensoleillement à 13h



Ensoleillement à 16h30



L'ensoleillement du site lors du solstice d'été est total tout au long de la journée.

Les parcs et rues du projet bénéficient d'un ensoleillement continu montrant l'importance d'une canopée et d'un verdissement extensif sur tout le site pour limiter l'effet d'îlot de chaleur.

Les cours intérieures de l'ensemble du projet sont ensoleillées à cette période de l'année.

Les ombres portées sur les bâtiments existants au nord de la rue Pierre-Corneille sont uniquement présentes en début de matinée.

A

ANNEXE

PLAN D'ARPENTAGE



LÉGENDE

REGARD	○	Service de tuyau
REGARD DE VISION	○	Service de tuyau
REGARD DE TELEPHONE	○	Service de tuyau
REGARD SANITAIRES	○	Service de tuyau
REGARD FUMAGE	○	Service de tuyau
REGARD ELECTRIQUE	○	Service de tuyau
REGARD D'ARROGEMENT	○	Service de tuyau
FUSARD	○	Service de tuyau
BONNE-FORTUNE	○	Service de tuyau
VAISSE	○	Service de tuyau
BOULEUR	○	Service de tuyau
POISSON	○	Service de tuyau
FEU DE CIRCULATION	○	Service de tuyau
LAMPADAIRE	○	Service de tuyau
LAMPADAIRE SUR BASE DE BÉTON	○	Service de tuyau
BÉTON	○	Service de tuyau
ARBRE	○	Service de tuyau
ARBUSTE	○	Service de tuyau
ENDROITE	○	Service de tuyau
BOTE ELECTRIQUE	○	Service de tuyau
BONNE-FORTUNE POUR BOULEUR	○	Service de tuyau
LIMITE DE LOT	---	Service de tuyau
LIMITE DE LOT BORNANT	---	Service de tuyau
PAS ARIENS	---	Service de tuyau
CLOSURE	---	Service de tuyau
ARROGEMENT	---	Service de tuyau
EGOUT	---	Service de tuyau
EGOUT SANITAIRES	---	Service de tuyau
EGOUT FUMAGE	---	Service de tuyau
EGOUT COLLECTEUR	---	Service de tuyau
CONDUITE SOUS-TERRAIN	---	Service de tuyau
CABLE TELEPHONE	---	Service de tuyau
CONDUIT ELECTRIQUE	---	Service de tuyau
CONDUIT ELECTRIQUE SOUS-TERRAIN	---	Service de tuyau
ENTREE DE GAZ	---	Service de tuyau
TRONC	---	Service de tuyau
ORNE	---	Service de tuyau
ORNE	---	Service de tuyau
LINE DE ROUES	---	Service de tuyau
MESURE	---	Service de tuyau
CHANGEMENT	---	Service de tuyau
BOUCHON DE CONDUITE	---	Service de tuyau

SERVITUDES

- AA-BA-CA
- 2-MA
- 7A-8
- 6-7
- A B C D E

SERVITUDE DE NON ACCES
 Non d'usage: 1 624 224 ET 1 624 024

SERVITUDE DE NON ACCES
 Servitude en faveur de la Ville de Montréal
 17 LAMPADAIRES ET 2224 438

SERVITUDE RESTRICTION D'USAGE
 NON D'USAGE: 1 624 224 ET 1 624 024

SERVITUDE EN FAVEUR D'HYDRO-QUEBEC
 NON D'USAGE: 14 179 286

SERVITUDE EN FAVEUR DE LA VILLE DE MONTRÉAL
 SERVICE DE TELECOM ET SERVICE DE TELECOM

NOTES

- CE PLAN TOPOGRAPHIQUE A ÉTÉ PRÉPARÉ À LA DEMANDE DE PLACE VERSAILLES ET NE PEUT ÊTRE UTILISÉ OUTREPASSANT LA DATE DE SA RÉDACTION.
- TOUTES LES MESURES ÉTAIENT PUBLIQUES DEVRAIENT ÊTRE RÉVISÉES AVANT TOUTE CONSTRUCTION.
- TOUTES LES MESURES ÉTAIENT PUBLIQUES DEVRAIENT ÊTRE RÉVISÉES AVANT TOUTE CONSTRUCTION.
- LES BORNES EXISTANTES OU NOUVELLES SONT INDICÉES PAR UN POINT NOIR ET COORDONNÉES EN COORDONNÉES UTM (PROJ. NAD 83) ET EN COORDONNÉES LOCALLES (PROJ. UTM).
- TOUTES LES MESURES ÉTAIENT PUBLIQUES DEVRAIENT ÊTRE RÉVISÉES AVANT TOUTE CONSTRUCTION.
- TOUTES LES MESURES ÉTAIENT PUBLIQUES DEVRAIENT ÊTRE RÉVISÉES AVANT TOUTE CONSTRUCTION.
- LES MESURES ET ALTITUDES INDICÉES SUR CE PLAN SONT EN MÈTRES (M).
- LES ALTITUDES ORTHOMÉTRIQUES INDICÉES SUR CE PLAN SONT EN MÈTRES DE HAUTEUR GÉODÉSIQUE.
- L'ÉTAT DES BORNES: 28 AOÛT 2023.
- CET EMPLOI EST SITUÉ DANS LA ZONE D'UN RÈGLEMENT DE ZONAGE MUNICIPAL.
- SUIET À UNE VÉRIFICATION NOTARIALE DES TIRES ET DES SERVITUDES.

HISTORIQUE DU DOSSIER

No.	REVISIONS	DATE
7		
6		
5		
4	PLAN 1 SOUS, WHITE 2742	30 AOÛT 2023
3	PLAN 1 SOUS, WHITE 2682	15 MARS 2023
2	PLAN 1 SOUS, WHITE 2677	7 FÉVRIER 2023
1	PLAN 1 SOUS, WHITE 2655	28 OCTOBRE 2021

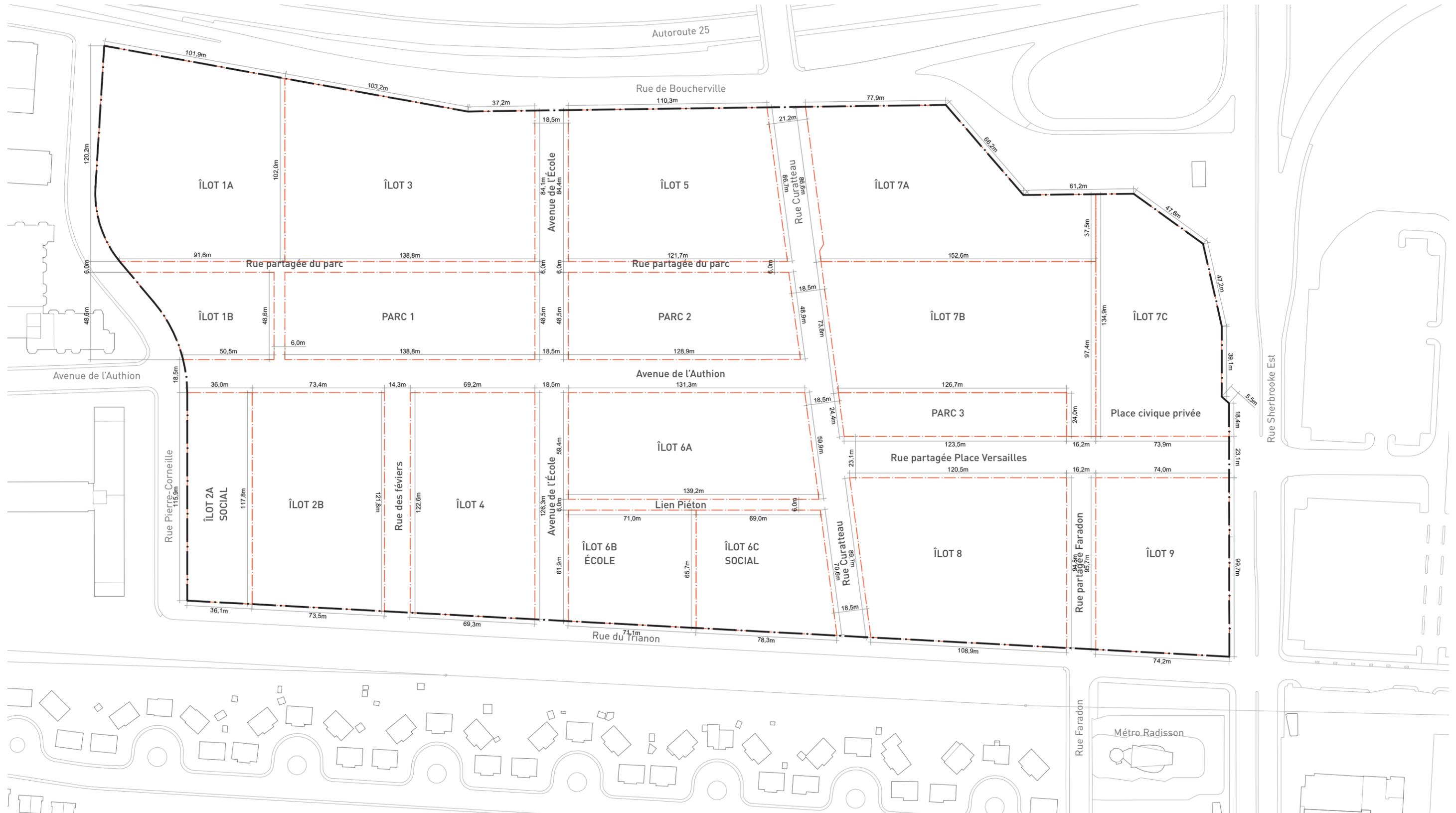
ARS ENAULT
 ARCHITECTES

PLAN TOPOGRAPHIQUE

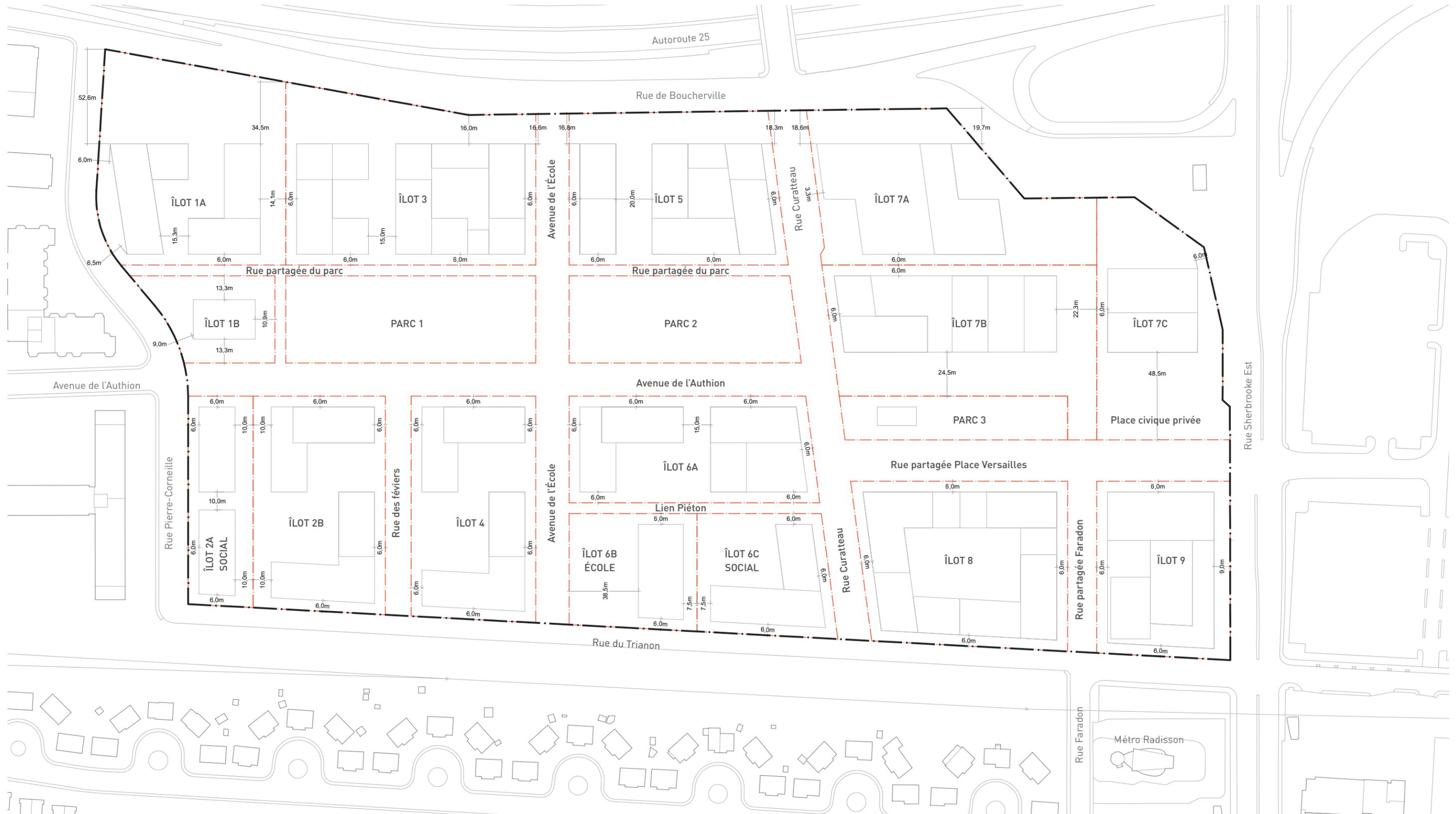
PROJ. 4 636 559
 LOCALITÉ: MONTRÉAL
 CLIENT: PLACE VERSAILLES
 DATE: 27-2-2023
 MONTRÉAL, LE 30 AOÛT 2023

2021-06-10 1 50877

PLAN DES LOTS

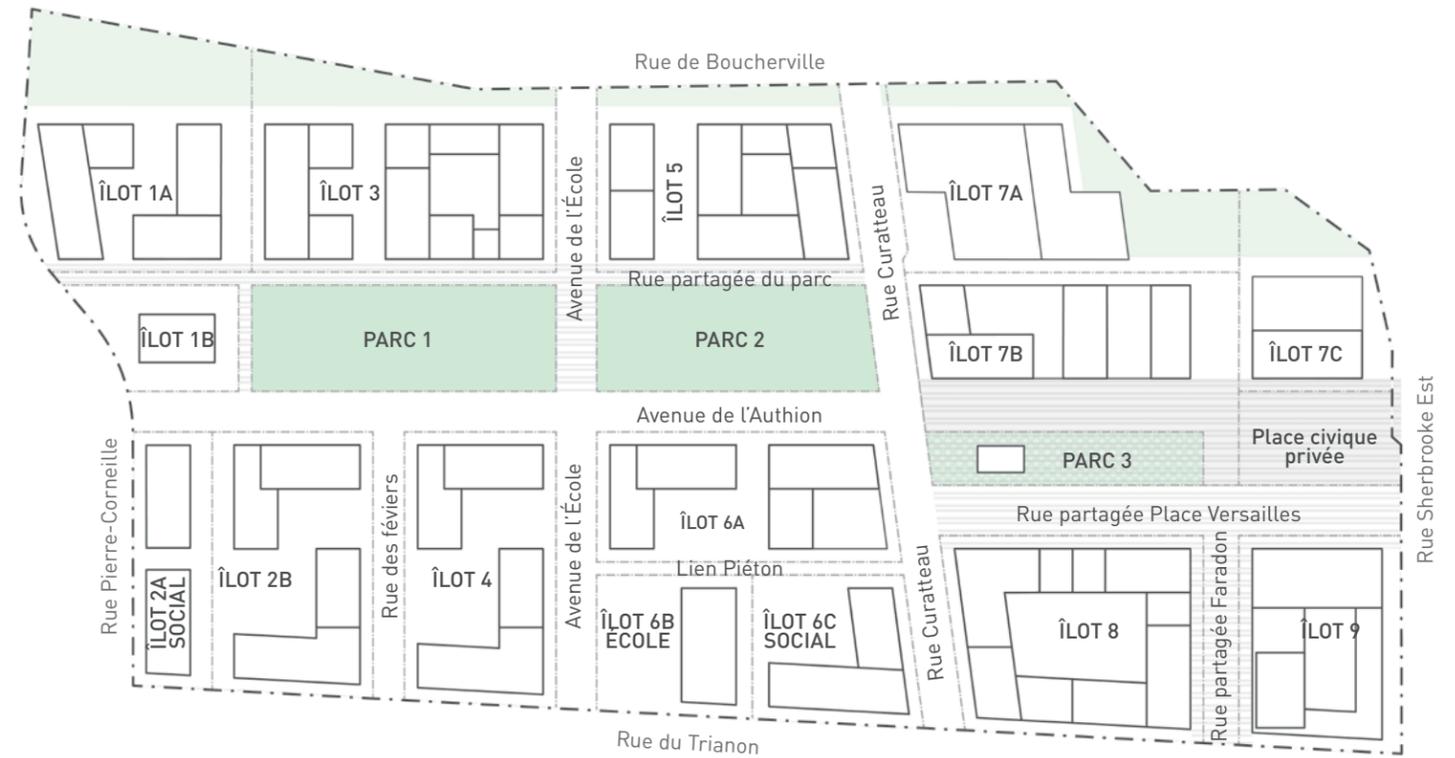


PLAN DES MARGES



TAUX D'IMPLANTATION ET DENSITÉ PAR ÎLOT

Îlot	Superficie de l'îlot	Emprise du bâtiment	Superficie du bâtiment pour fin de calcul de la densité	CES	COS
	m ²	m ²	m ² brut	%	(un.)
1A	11 375,0	3 312,8	40 265,3	29,1%	3,54
1B	3 046,0	756,0	18 900,0	24,8%	6,20
2A	4 209,4	1 895,5	22 746,0	45,0%	5,40
2B	8 792,1	3 672,6	33 632,8	41,8%	3,83
3	12 550,8	6 457,0	57 540,9	51,4%	4,58
4	8 611,5	3 763,3	34 156,8	43,7%	3,97
5	9 881,6	5 221,3	58 232,1	52,8%	5,89
6A	8 034,6	4 102,2	42 713,3	51,1%	5,32
6B	4 530,9	1 316,0	3 948,0	29,0%	0,87
6C	4 981,9	1 995,8	16 432,6	40,1%	3,30
7A	10 470,0	4 752,2	19 008,8	45,4%	1,82
7B	11 212,9	5 130,4	44 215,5	45,8%	3,94
7C	8 454,6	2 323,0	31 303,0	27,5%	3,70
8	10 512,5	8 176,0	58 224,8	77,8%	5,54
9	7 234,3	5 067,0	36 194,2	70,0%	5,00



Plan clé



DÉTAIL DU CALCUL DU FACTEUR DE RÉSILIENCE CLIMATIQUE

Données îlot		Bâtiments		A. Perméabilité des surfaces en contact avec le sol						B. Plantation			C. Végétalisation des bâtiments						Somme ARC	Somme ARC visée	Déficit ARC	FRC Somme Arc/Sup.lot	FRC Visé
Îlot	Superficie	Emprise du bâtiment	CES	A1 - Surface scellée V=0		A3 - Surface semi-scellée V=0,4		A4 - Surface non scellée en pleine terre V=1,5		B.1. Arbre à grand déploiement Sup. ég.= 20m ² V=1		C.1.1 - Toit végétalisé extensif V=0,4		C.1.2 - Toit végétalisé semi-intensif V=0,6		C.1.4 - Toit végétalisé super-intensif V=1							
	m2	m2	%	m2	ARC Partiel	m2	ARC Partiel	m2	ARC Partiel	u.	m2	ARC Partiel	m2	ARC Partiel	m2	ARC Partiel	m2	ARC Partiel					
1A	11 375,0	3 312,8	29%	2 923,8	-	10,5	4,2	3 719,3	5 579,0	73,0	1 460,0	1 460,0	-	-	282,0	169,2	1 409,5	1 409,5	8 621,9	6 825,0		0,76	0,60
1B	3 046,0	947,5	25%	926,0	-	-	-	223,0	334,5	28,0	560,0	560,0	-	-	-	-	1 138,0	1 138,0	2 032,5	1 827,6		0,67	0,60
2A	4 209,4	1 895,5	45%	1 246,0	-	10,5	4,2	1 068,0	1 602,0	33,0	660,0	660,0	1 387,0	554,8	-	-	-	-	2 821,0	2 525,6		0,67	0,60
2B	8 792,1	3 672,6	42%	2 903,0	-	-	-	362,0	543,0	53,0	1 060,0	1 060,0	-	-	1 990,0	1 194,0	2 508,0	2 508,0	5 305,0	5 275,3		0,60	0,60
3	12 550,8	6 457,0	51%	2 943,0	-	16,5	6,6	2 184,7	3 277,1	54,0	1 080,0	1 080,0	-	-	2 356,0	1 413,6	950,0	950,0	6 727,3	6 275,4		0,54	0,50
4	8 611,5	3 763,3	44%	2 092,7	-	9,0	3,6	555,0	832,5	42,0	840,0	840,0	-	-	2 060,7	1 236,4	2 256,0	2 256,0	5 168,5	5 166,9		0,60	0,60
5	9 881,6	5 221,3	53%	2 518,4	-	18,0	7,2	1 442,0	2 163,0	48,0	960,0	960,0	-	-	1 605,7	963,4	910,0	910,0	5 003,6	4 940,8		0,51	0,50
6A	8 034,6	4 102,2	51%	2 356,3	-	15,0	6,0	371,0	556,5	48,0	960,0	960,0	-	-	1 577,0	946,2	1 616,2	1 616,2	4 084,9	4 017,3		0,51	0,50
6B	4 530,9	1 316,0	29%	2 075,1	-	10,5	4,2	1 550,0	2 325,0	24,0	480,0	480,0	-	-	1 021,4	612,8	-	-	3 422,0	2 718,5		0,76	0,60
6C	4 981,9	1 995,8	40%	1 450,4	-	1,5	0,6	1 534,0	2 301,0	20,0	400,0	400,0	-	-	935,6	561,4	-	-	3 263,0	2 989,1		0,65	0,60
7A	10 470,0	4 752,2	45%	1 830,0	-	-	-	3 890,0	5 835,0	39,0	780,0	780,0	-	-	3 896,0	2 337,6	-	-	8 952,6	4 188,0		0,86	0,40
7B	11 212,9	5 130,4	46%	5 505,7	-	30,0	12,0	584,0	876,0	50,0	1 000,0	1 000,0	-	-	299,0	179,4	2 102,0	2 102,0	4 169,4	6 727,7	2 558,3	0,37	0,60
7C	8 454,6	2 323,0	27%	4 022,0	-	61,5	24,6	2 046,0	3 069,0	78,0	1 560,0	1 560,0	-	-	947,0	568,2	-	-	5 221,8	5 072,8		0,62	0,60
8	10 512,5	8 176,0	78%	2 321,8	-	4,5	1,8	225,0	337,5	19,0	380,0	380,0	-	-	1 796,3	1 077,8	1 932,6	1 932,6	3 729,7	5 256,3	1 526,6	0,35	0,50
9	7 234,3	5 067,0	70%	2 147,9	-	19,4	7,8	-	-	15,0	300,0	300,0	-	-	2 229,9	1 337,9	831,0	831,0	2 476,7	3 617,2	1 140,5	0,34	0,50

TAUX DE VERDISSEMENT PAR ÎLOT

ÎLOT	CES	Verdissement au sol	Verdissement au toit	Verdissement combiné
1A	29,1%	45,1%	2,5%	48%
1B	24,8%	44,7%	0,0%	45%
2A	45,0%	25,4%	33,0%	58%
2B	41,8%	32,6%	22,6%	55%
3	51,4%	25,0%	18,8%	44%
4	43,7%	32,6%	23,9%	57%
5	52,8%	23,8%	16,2%	40%
6A	51,1%	24,7%	19,6%	44%
6B	29,0%	34,2%	22,5%	57%
6C	40,1%	30,8%	18,8%	50%
7A	45,4%	37,2%	37,2%	74%
7B	45,8%	5,2%	21,4%	27%
7C	27,5%	24,2%	11,2%	35%
8	77,8%	2,1%	35,5%	38%
9	70,0%	0,0%	42,3%	42,3%

Note:

L'îlot 7B ne rencontre pas la cible de 35% de verdissement

Les îlots 8 et 9 rencontrent la cible de 25% de verdissement mais avec un verdissement au toit qui représente plus de 50% du pourcentage de verdissement exigé pour le lot (art. 387.2.2.)