

Mémoire portant sur le projet Place Versailles

Syndicat des copropriétaires
des condominiums Versailles
7333, rue Pierre-Corneille
Montréal, Qc



Avant-Propos

Le Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles représente les copropriétaires de 100 unités de logement d'un édifice sis au 7333 rue Pierre-Corneille, en bordure du projet Place Versailles (en vert sur le plan ci-dessous). Environ 200 personnes y habitent.

Nous ne sommes pas contre le projet dans son ensemble bien que nous ayons certaines préoccupations concernant l'ampleur du projet, son intégration dans le quartier, la disponibilité suffisante de stationnement et la fluidité de la circulation tant pendant les travaux qu'au terme du projet.

Ces préoccupations ainsi que les suggestions et recommandations que nous faisons pour diminuer les irritants que nous avons identifiés sont exprimées dans le présent mémoire.

Nos commentaires ne remettent pas en question le projet de transformation de la Place Versailles; ils se veulent constructifs et visent à l'améliorer le projet pour préserver la qualité de vie de nos copropriétaires et de l'ensemble des résidents du quartier.



Table des matières

1.	Déplacement de certains bâtiments et ensoleillement.....	page 4
2.	Hauteur des bâtiments en bordure de la rue Pierre-Corneille...	page 7
3.	Densité.....	page 9
4.	Stationnement.....	page 10
5.	Circulation.....	page 13
6.	Réalisation du projet et suivi des travaux.....	page 15
7.	Conclusion.....	page 17

1. DÉPLACEMENT DE CERTAINS BÂTIMENTS ET ENSOLEILLEMENT

Le projet propose des bâtiments d'une hauteur de 12 et 16 étages pour l'îlot 1A qui se situent en partie devant notre immeuble sis au 7333 rue Pierre-Corneille. De plus, directement devant notre immeuble, le promoteur a prévu d'ériger une tour de 25 étages dans l'îlot 1B. Ces constructions auront un impact majeur sur la qualité des vues dont nous bénéficions actuellement ainsi que sur l'ensoleillement de notre édifice.

Selon le document au soutien du projet, il y est mentionné, à la page 84, que notre édifice serait ensoleillé à compter de 13 heures pendant les équinoxes du printemps et de l'automne. Rien ne nous semble plus faux. En effet, les unités de notre immeuble en façade du projet bénéficient actuellement du soleil à compter de son lever et ce, jusqu'à environ 12 heures seulement. Nous sommes bien placés pour le savoir : nous y habitons (à cet effet, voir plus loin le plan décrivant notre réalité).

Comment les promoteurs du projet peuvent-ils prétendre que nous bénéficierons d'un ensoleillement à compter de 13 heures alors que cet ensoleillement n'existe tout simplement pas dans la situation actuelle où aucun bâtiment n'est encore construit sur le site de la Place Versailles : soit que l'informatique ait changé l'axe du soleil, soit qu'il s'est largement trompé.

Il n'est pas nécessaire d'être un urbaniste ou un architecte pour conclure que la présence d'immeuble de 12 et 16 étages devant la partie «est» de notre immeuble, là où le soleil se lève, annulera l'ensoleillement dont nous bénéficions actuellement en matinée. Qui plus est, la présence d'une tour de 25 étages (environ la même hauteur que l'édifice qu'occupait anciennement Radio Canada sur le boulevard René Lévesque) n'améliorera certes pas la situation tout en ayant un effet d'écrasement par rapport à notre immeuble.

Afin de réduire les inconvénients reliés à la présence des immeubles prévus dans les îlots 1A et 1B notamment en matière de vue et d'ensoleillement, nous demandons à l'OCPM de recommander, à la ville de Montréal et à l'arrondissement MHM, de ne pas accepter le projet s'il ne comporte pas les deux modifications, somme toute assez mineures, identifiées ci-après.

Dans un premier temps, nous demandons le déplacement des 2 bâtiments de l'îlot 1A d'au moins 15 mètres vers la rue de Boucherville. Actuellement, il y est prévu, à la hauteur des bâtiments de l'îlot 1A, une bande de verdure d'environ 50 mètres entre les bâtiments et la rue de Boucherville. En réduisant cette distance d'environ 15 mètres, cela permettra un meilleur ensoleillement le matin sans pour autant réduire de façon significative la bande de verdure.

Notons d'ailleurs que la bande de verdure à la hauteur des bâtiments de l'îlot 1A est considérablement plus large que celle prévue pour les autres bâtiments situés en bordure de la rue de Boucherville. Puisque la bande de verdure prévue pour ces derniers bâtiments est jugée satisfaisante dans le cadre du projet actuel, nous ne voyons pas en quoi notre proposition pourrait s'avérer problématique car la bande de verdure résiduelle suite à notre proposition serait encore plus large que pour le reste des bâtiments situés en bordure de la rue de Boucherville.

Enfin, cela contribuera à réduire l'empiètement des bâtiments de l'îlot 1A dans la zone affectée par la servitude restrictive d'usage n°. 2 237 795, telle qu'indiquée sur le plan d'arpentage produit par la firme Provencher Roy.

Dans un deuxième temps, nous demandons le déplacement de la tour de 25 étages située dans l'îlot 1B à une distance plus éloignée de la rue Pierre-Corneille et qui se situerait dorénavant en bordure de l'avenue de l'École. Ainsi, le parc 1, au lieu de faire face au parc 2, se situerait entre la tour de l'îlot 1B et la rue Pierre-Corneille, permettant ainsi davantage d'ensoleillement pour les immeubles situés sur la rue Pierre-Corneille. Qui plus est, la modification proposée permettrait aux résidents riverains un meilleur accès à cet espace vert dans une approche de bon voisinage pour les compenser, entre autres, de tous les inconvénients qu'ils subiront pendant la réalisation de ce projet, notamment en matière de pollution, de poussière et de bruit.

Enfin, nous sommes d'avis que la tour de l'îlot 1B serait bien plus visible au centre du projet et assurerait, selon nous, une meilleure signature emblématique.

Nos propositions sont illustrées ci-après.





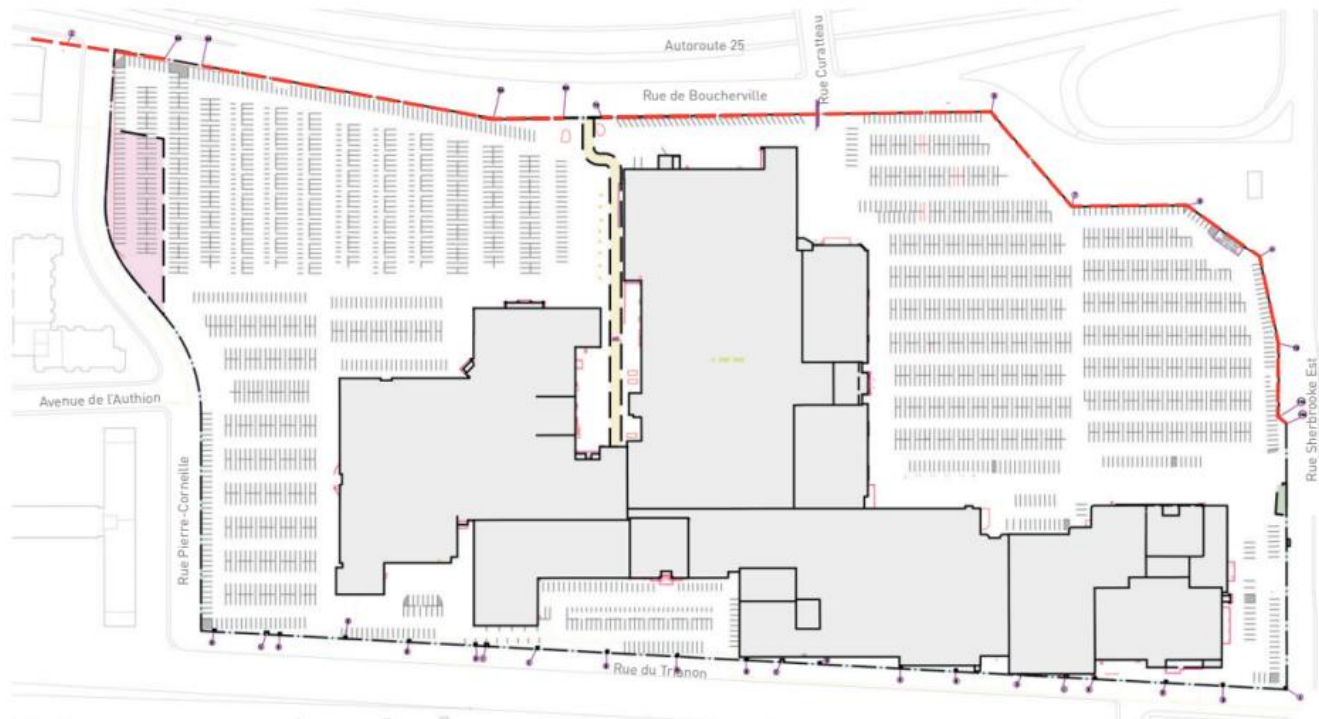
2. HAUTEUR DES BÂTIMENTS EN BORDURE DE LA RUE PIERRE-CORNEILLE

Le projet comporte une trentaine de bâtiments ayant des hauteurs variables dont la plupart sont de 12 étages et plus. Plus particulièrement, on observe, en bordure de la rue Pierre-Corneille, la présence de 3 bâtiments de 12 étages ainsi qu'une tour de 25 étages. Ces bâtiments auront pour effet d'écraser les immeubles situés de l'autre côté de la rue Pierre-Corneille, notamment ceux dont l'adresse civique est le 7235 et le 7333.

L'absence d'une gradation des hauteurs des bâtiments à partir de la rue Pierre-Corneille vers le centre du projet nous déçoit grandement d'autant plus que telle préoccupation a été retenue par le promoteur en ce qui concerne la rue du Trianon pourtant bordée d'une grande bande de terre résultant de l'emprise de l'Hydro Québec alors que les immeubles projetés en bordure de la rue Pierre-Corneille sont situés à quelques mètres seulement de la rue, d'où l'impression d'écrasement des immeubles déjà construits au nord de la rue.

Qui plus est, lors d'une séance du conseil d'arrondissement Mercier Hochelaga Maisonneuve (MHM) tenue au printemps dernier, le maire de l'arrondissement Pierre Lessard-Blais, en réponse à une question d'un citoyen qui s'inquiétait de la possibilité de la construction d'immeubles comportant un nombre d'étages supérieur à ceux des bâtiments déjà construits sur la rue Pierre-Corneille, assurait ce dernier que le plan du projet qu'il avait vu démontrait que le promoteur entendait respecter une gradation dans la hauteur des bâtiments. Le maire lui-même considérait cet élément important et assurait le citoyen qu'il s'agissait là d'une caractéristique qui enrichissait le projet. Il faut croire que le maire s'est mépris ou qu'il a fait une mauvaise lecture du projet car la gradation n'existe que pour le côté ouest (rue du Trianon) et non pour le côté nord (Pierre-Corneille).

Par ailleurs, nous avons pris connaissance du Plan d'arpentage élaboré par la firme Provencher Roy lequel est superposé au plan du site dans un document déposé par le promoteur. On y observe, dans une zone du plan identifiée par la couleur rose, une servitude restrictive d'usage dont le numéro est le 2 237 795. À la lecture du document, on constate, selon notre compréhension, que ladite servitude est perpétuelle et qu'elle est à l'effet que les bâtiments qui peuvent y être construits doivent être de même qualité et respecter le caractère général des bâtiments situés de l'autre côté de la rue Pierre-Corneille. Or, quant à nous, le respect du caractère général de ces bâtiments implique que ceux construits dans la zone visée par la servitude doivent être d'un nombre d'étages similaire à ceux bénéficiant de cette servitude dont la hauteur actuelle est de 6 étages et non pas le double de ces derniers.



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

Conséquemment, il est demandé à l'Office de consultation publique de Montréal de recommander à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM d'exiger du promoteur que le projet de la Place Versailles soit modifié pour y prévoir, en bordure de la rue Pierre-Corneille, uniquement des bâtiments d'une hauteur maximale de 6 étages.

3. DENSITÉ

Le projet prévoit plus d'une trentaine d'immeubles comptant plusieurs étages dans lesquels on retrouvera environ 5200 unités de logement. En prévoyant une moyenne de 2,5 personnes par unité, cela représente une population approximative de 13 000 personnes pour une surface de 17 hectares. Conséquemment, la densité par hectare sera d'environ 765 habitants, ce qui est nettement plus élevé que la moyenne montréalaise, voire même la moyenne pour l'arrondissement MHM.

Nous comprenons que l'arrondissement recherche une densité plus élevée que celle existant actuellement en raison de la proximité de la station de métro Radisson, mais il devrait y avoir des limites selon nous. En effet, une trop forte densité risque d'avoir des effets négatifs, voire perturbateurs, sur la qualité de vie des résidents du secteur notamment en matière de bruit ambiant, de circulation (automobile ou autre), de stationnement.

Qui plus est, comment les établissements de santé et de services sociaux (hôpitaux, CLSC etc.) qui sont actuellement en surcapacité qui ne leur permet pas de suffire à la demande (taux d'occupation élevé, pénurie de ressources) pourront-ils absorber une augmentation substantielle de la demande surtout lorsque nous considérons la présence de plusieurs immeubles à logement construits dernièrement ou en construction en périphérie des stations de métro Assomption, Cadillac et Langelier ainsi qu'à proximité des Halles d'Anjou?

Pourquoi construire des immeubles de 12 étages et plus alors que l'on n'en retrouve pas dans l'arrondissement MHM ou, s'il en existe, ils ne sont pas regroupés dans un même espace. Comment la masse d'immeubles à construire s'intégrera-t-elle dans l'environnement actuel constitué de maisons unifamiliales, de duplex et d'immeubles à logements de 6 étages? De plus, le Service des incendies de Montréal sera-t-il en mesure de desservir adéquatement les immeubles en hauteur du projet? Les investissements nécessaires pour le permettre ont-ils été évalués?

Par ailleurs, tel que discuté ci-après, dans la section traitant du stationnement, nous anticipons des problèmes importants de stationnement en raison du faible ratio de 54% de places de stationnement sous les immeubles du projet à l'intention des résidents du projet. En réduisant la hauteur des bâtiments d'au moins du tiers, cela contribuera à diminuer significativement ces problèmes.

Par conséquent, il est demandé à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) de recommander à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM d'exiger du promoteur qu'il réduise d'au moins du tiers le nombre d'étages des bâtiments comptant 12 étages et plus selon la configuration actuelle proposée afin de maintenir une densité acceptable, bien qu'élevée, permettant ainsi une intégration plus harmonieuse du projet à l'ensemble du quartier environnant.

4. STATIONNEMENT

Selon les informations obtenues dans le cadre de la présentation du Projet Place Versailles, il y aurait, une fois le projet terminé, environ 5200 unités de logements, mais seulement 2812 places de stationnement sous les immeubles construits pour les résidents du projet, le tout pour un ratio de seulement 54%.

Le nombre de places de stationnement nous apparaît nettement insuffisant si l'on se fie à notre expérience. En effet, dans notre immeuble sis au 7333 Pierre Corneille comptant 100 unités de logement, 90% des occupants possèdent un véhicule automobile et ce, même si nous sommes à proximité d'une station de métro. Selon nos informations, il en serait sensiblement de même pour ce qui est des occupants du 7235 Pierre-Corneille.

Dans une approche écologique, il est bon, voire utopique, de rêver à un monde sans automobile, mais telle n'est pas la réalité à laquelle nous sommes confrontés actuellement et rien ne nous permet de croire qu'elle va changer significativement dans un horizon prochain. Certes, la proximité d'une station de métro va permettre de réduire les déplacements automobiles, notamment pour aller au travail ou tout simplement pour se rendre en ville. Cependant, les déplacements sur l'Île de Montréal à des endroits mal desservis par le transport en commun, ceux en banlieue, ceux dans les ceintures sud et nord de l'île de Montréal et ailleurs en province continueront de nécessiter l'usage d'une automobile.

De plus, le projet se situant près de l'autoroute 25 (donnant accès à Laval et au pont-tunnel LH Lafontaine et par la suite à l'autoroute 20 vers Québec) et de l'autoroute 40, cela constituera un aspect attractif pour les personnes qui souhaitent emprunter ces voies routières pour travailler sur la rive sud ou sur la rive nord ou tout simplement pour sortir de l'île de Montréal. On peut donc s'attendre raisonnablement que ces nouveaux résidents posséderont une automobile.

En nous fiant à notre réalité où 90% de nos résidents possèdent une automobile, le nombre de places de stationnement prévues sous les immeubles à l'intention des résidents du projet est nettement insuffisant. Avec un ratio de seulement 54%, il manquera plus de 1800 places selon la tendance actuelle. Même en augmentant ce ratio à 75%, il manquera toujours plus de 700 places de stationnement.

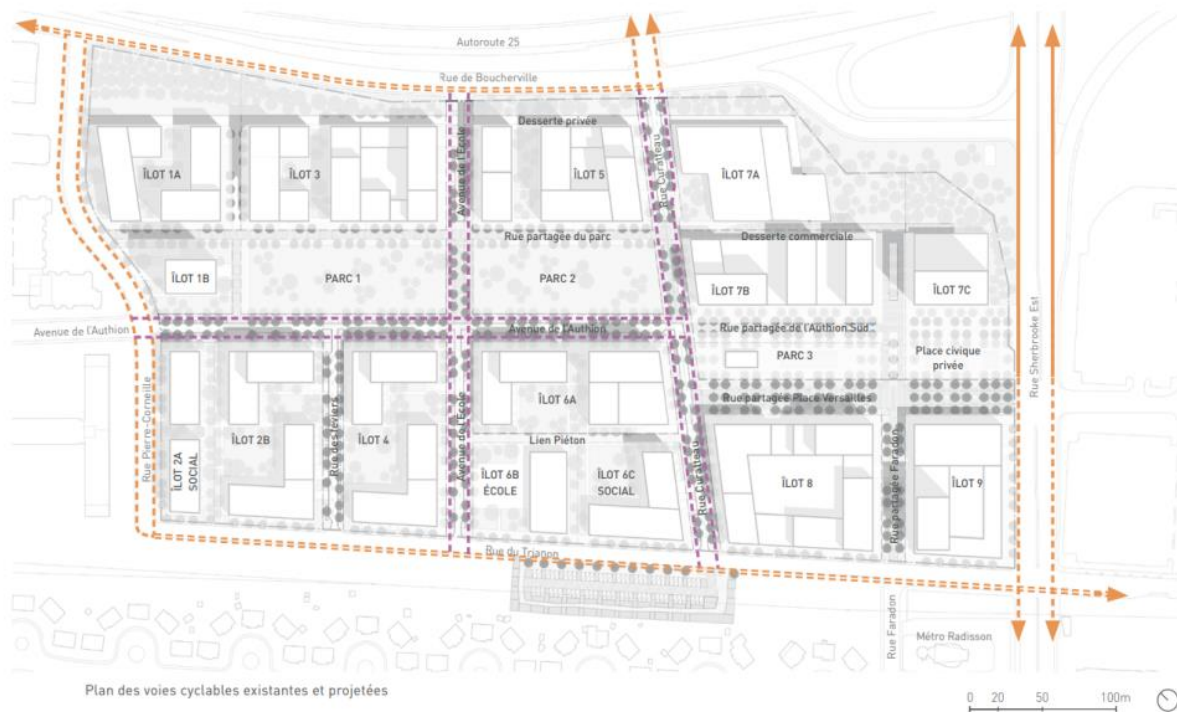
Qui plus est, le nombre de places prévues pour les visiteurs des résidents du projet ne permettront pas, à notre avis, de satisfaire à la demande en raison notamment du grand nombre d'unités susceptibles de recevoir des visiteurs. Une telle situation entraînera, sans nul doute, le besoin, pour les résidents du projet qui n'auront pas accès à un stationnement intérieur et aux visiteurs et utilisateurs des commerces, de trouver du stationnement dans les rues environnantes.

Or, l'offre de stationnement dans les rues environnantes est très limitée compte tenu de leur rareté. En effet, sur le côté sud, soit sur la rue Sherbrooke, il n'est pas possible de se stationner durant le jour puisqu'une voie réservée existe. Sur la rue du Trianon, le stationnement n'est possible que pour 60 ou 90 minutes actuellement et rien ne nous permet de présager la possibilité d'étendre l'offre de stationnement sur cette rue, notamment en raison de la présence future d'une école.

Il ne reste alors que la rue Pierre-Corneille située au nord du projet qui compte actuellement 75 places de stationnement approximativement ainsi que la rue de l'Authion où une vingtaine de véhicules peuvent se garer en précisant, toutefois, que pendant certaines périodes de la semaine, ces places sont réduites de moitié. Ces places sont déjà saturées même en la présence du vaste stationnement actuel de la Place Versailles situé à proximité. Cela dit, il suffit de demeurer dans les environs pour constater que les places libres sont rarissimes et qu'il en est ainsi à la semaine longue.

Ces places sont essentielles car elles permettent aux visiteurs du 7235 et du 7333 Pierre-Corneille et du 5975 et 5995 de l'Authion ainsi qu'aux véhicules de service (Postes Canada, Vidéotron, Bell, Hydro Québec, entreprises de courrier, véhicules de livraison, entrepreneurs, plombiers, électriciens etc.) de se garer à proximité en l'absence d'autres possibilités. Il est donc illusoire de croire que ces deux rues pourront absorber une augmentation de la demande de places de stationnement résultant du projet.

Qui plus est, à notre grand étonnement, un représentant de l'arrondissement MHM nous a indiqué, lors de la rencontre organisée par l'OCPM le 27 août dernier, qu'une ou deux pistes cyclables étaient prévues mais non cannées (sic) sur la rue Pierre-Corneille. C'est vraiment du délire que d'avoir pensé à une telle chose quand on constate la densité de population qu'apporte le projet et la saturation actuelle du nombre de places de stationnement sur la rue Pierre-Corneille et ce, même en ne tenant pas compte de l'augmentation de la demande qui résultera de l'insuffisance de places de stationnement pour ceux qui habiteront dans les immeubles du projet.



Si l'arrondissement tient tant à aménager une piste cyclable dans le secteur, pourquoi ne pas la prévoir sur l'une des rues du projet où la circulation sera certes moins lourde que sur les rues environnantes.

Conséquemment, il est demandé à l'OCPM de recommander, à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM, d'exiger du promoteur qu'il augmente l'offre de stationnement à l'intérieur des immeubles pour atteindre un ratio de 80% du nombre d'unités de logement comprises dans chaque immeuble.

De plus, il est demandé à l'OCPM de recommander, à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM en fonction des compétences de chacun, de ne pas installer une ou des pistes cyclables sur la rue Pierre-Corneille et, conséquemment, de maintenir l'utilisation actuelle des places de stationnement situées sur cette rue.

5. CIRCULATION

En raison de la forte densité de la population découlant du projet, il y a de fortes raisons de s'inquiéter de la fluidité de la circulation sur les rues avoisinant le projet. En effet, il y est indiqué dans le projet, en plus des 2812 places de stationnement prévues pour les résidents (qui, selon nous, ne sont pas suffisantes), 1063 autres places qui seront nécessaires au bon fonctionnement des établissements commerciaux, des bureaux et de l'hôtel.

Cela constitue un potentiel de plus de 3875 véhicules qui s'ajouteront aux véhicules appartenant aux occupants des immeubles riverains. Or, cela constitue une augmentation de 653 places de stationnement par rapport à la situation actuelle tel qu'indiqué dans le document du promoteur car, actuellement, le stationnement de la Place Versailles contient 3223 places qui, concrètement, ne sont utilisées qu'à 50% actuellement, ce qui ne sera plus le cas une fois le projet terminé. Cette masse de véhicules qui emprunteront les rues adjacentes sera beaucoup plus importante que le nombre de véhicules qui utilisent actuellement le stationnement de la Place Versailles, surtout en semaine, le tout amenant, au détriment des résidents riverains, une circulation lourde et une congestion sur les rues Pierre-Corneille, Radisson, des Groseillers, du Trianon et Sherbrooke.

Les impacts négatifs sur la fluidité de la circulation nous apparaissent évidents. Déjà l'accès à la rue Sherbrooke par la rue du Trianon exige une patience d'ange et comporte son lot de risques pour les usagers de la station de métro Radisson qui doivent traverser la rue. L'arrondissement a-t-il procédé à une ou des études d'impact sur la circulation routière et l'augmentation du trafic découlant du projet? Si oui, pouvons-nous les obtenir? Si non, l'arrondissement entend-t-il faire de telles études avant de prendre une décision sur ce projet?

De plus, en raison de la construction de la rue privée accessible par la rue Pierre-Corneille pour permettre l'accès aux stationnements des immeubles situés en bordure de la rue de Boucherville, on peut affirmer, sans se tromper, que les problèmes de circulation sur la rue Pierre-Corneille seront exacerbés à cause de l'augmentation considérable de la fréquence des déplacements empruntés via la rue Pierre-Corneille. Nous questionnons la pertinence de prévoir, sur la rue Pierre-Corneille, une entrée sur la rue privée donnant accès aux stationnements des immeubles situés en bordure de la rue de Boucherville. Pour diminuer les problèmes de circulation sur la rue Pierre-Corneille, nous demandons qu'il n'y ait pas cet accès et que l'accès au stationnement de ces immeubles se fasse par la nouvelle rue de l'École et par la rue Curateau.

La seule façon de remédier à ces problématiques est de limiter la densité du projet en réduisant le nombre d'unités de logement prévu dans le projet.

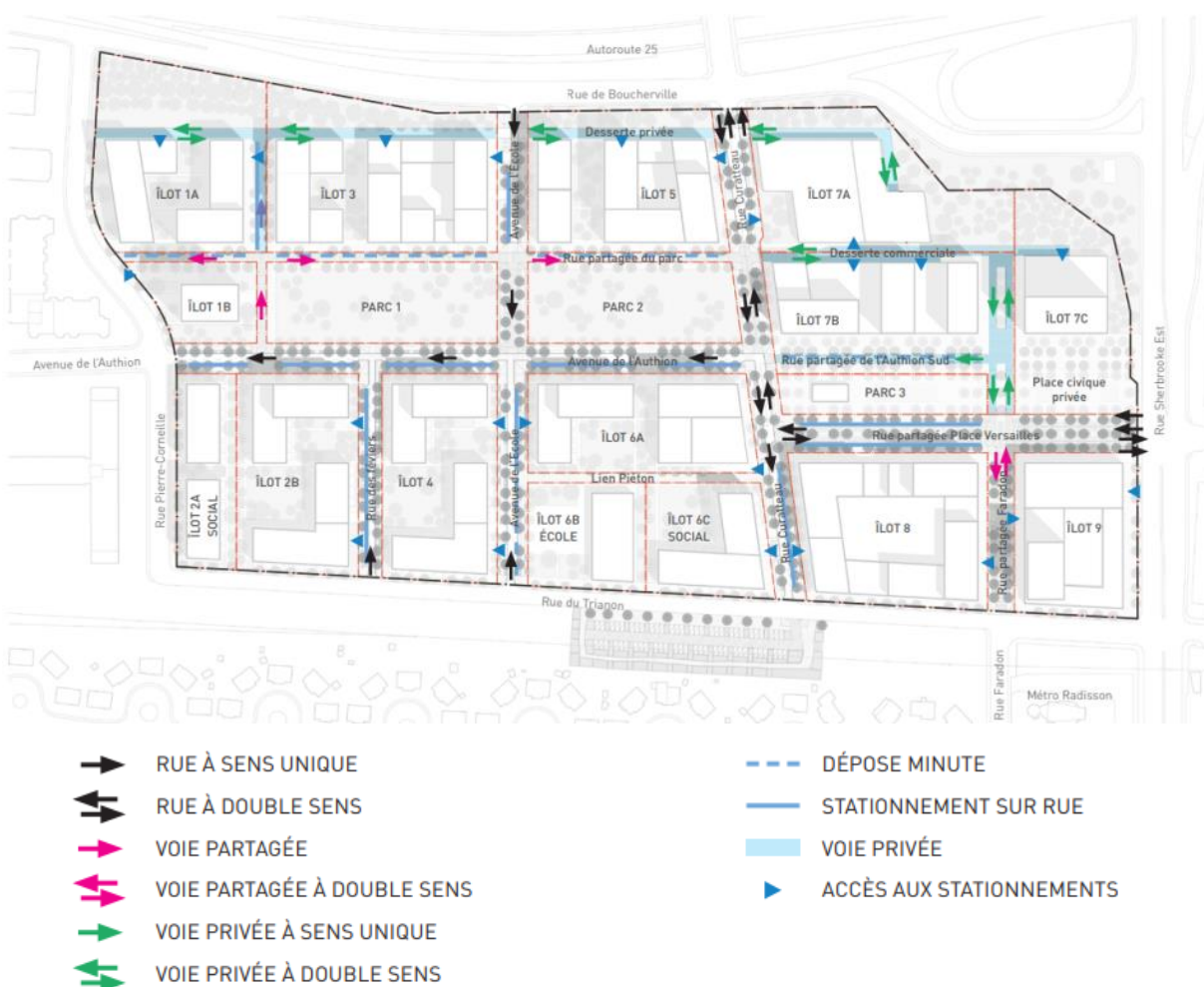
D'ailleurs, en raison de la densité du projet qui sera toujours élevée même si notre recommandation de la diminuer est acceptée, il est important, voire primordial, de maintenir une circulation dans les deux sens sur les rues du Trianon, Pierre-Corneille et de l'Authion de manière à favoriser l'accès rapide, pour les véhicules d'urgence, aux immeubles situés tant en périphérie du projet qu'à ceux situés dans le projet.

Conséquemment, il est demandé à l'OCPM de recommander à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM, d'exiger du promoteur qu'il modifie son projet en vue d'en réduire la densité d'au moins du tiers.

Il est également demandé à l'OCPM de recommander à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM, d'exiger une modification au projet afin de ne pas permettre l'accès aux stationnements des immeubles en bordure de la rue de Boucherville par la rue Pierre-Corneille, mais plutôt de limiter cet accès par les rues de l'École et Curateau et, conséquemment, fermer la sortie de la rue privée sur Pierre Corneille.

Il est également demandé à l'OCPM de recommander, à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM selon les compétences de chacun, de procéder aux études d'impact requises sur la circulation routière et le trafic en raison du projet si cela n'est pas déjà fait, avant de prendre une décision quant au projet.

Il est également demandé à l'OCPM de recommander à la Ville de Montréal et à l'arrondissement MHM de maintenir, dans les deux sens, la circulation sur les rues du Trianon, Pierre-Corneille et de l'Authion pour permettre une meilleure fluidité de la circulation et l'accès rapide et sécuritaire des véhicules d'urgence aux immeubles situés tant en périphérie qu'à l'intérieur du projet Place Versailles.



6. RÉALISATION DU PROJET ET SUIVI DES TRAVAUX

A. Comité de citoyens

Selon les promoteurs, le projet se fera par phases et ce, sur une vingtaine d'années. Cela amènera son lot de nuisances (bruits incessants pendant les travaux, dynamitage, poussière importante, perturbation importante de la circulation due au trafic de camions transportant des matériaux et des équipements de construction etc.

Les citoyens demeurant en périphérie du projet n'ont pas fini d'être incommodés par ces nuisances qui affecteront considérablement leur qualité de vie et auront un impact négatif sur la valeur de leur propriété pendant la durée des travaux. En effet, quelle personne raisonnable serait intéressée à acheter une propriété située près des travaux et accepterait ainsi de vivre un enfer? Poser la question, c'est y répondre.

Comment le promoteur et l'arrondissement MHM entendent-ils 'y prendre pour atténuer des inconvénients?

C'est pourquoi, il est essentiel qu'un comité de bon voisinage soit mis en place afin de suivre l'évolution des travaux et pouvoir intervenir lorsque la situation le nécessitera ainsi que de donner son avis au promoteur et à l'arrondissement MHM dans le cas où des changements doivent être apportés au projet.

Conséquemment, il est demandé à l'OCPM de recommander, à l'arrondissement MHM de prévoir, dans les ententes à intervenir avec le promoteur, la création d'un comité de bon voisinage composé notamment de représentants nommés par le Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, par les gestionnaires du 7235 Pierre Corneille, ceux du 5975 et 5995 de l'Authion ainsi que par les riverains des rues Radisson et des Groseillers. Le mandat de ce comité sera de suivre l'évolution des travaux et de donner son avis sur les changements à être apportés au projet. L'entente devra aussi prévoir les modalités de fonctionnement du comité ainsi qu'un processus d'arbitrage en cas de mésentente entre le promoteur et le comité.

B. Nettoyage des bâtiments

Par ailleurs, l'intensité des travaux entraînera beaucoup de poussière pendant les travaux qui affectera les édifices voisins, surtout les fenêtres. Considérant que le promoteur va réaliser d'énormes profits dans le cadre de son projet, il est tout à fait approprié, selon nous, qu'il indemnise de quelque façon les résidents riverains.

Il est demandé à l'OCPM de recommander, à l'arrondissement, de prévoir, dans les ententes à intervenir avec le promoteur, que ce dernier indemnise les résidents riverains pour nettoyer les bâtiments de la poussière provoquée par les travaux, le tout selon des modalités et une périodicité à prévoir.

C. Respect des ententes

Lors de la rencontre du 27 août dernier, il a été question que des ententes seront faites entre le promoteur et l'arrondissement MHM pour s'assurer du respect des engagements du promoteur.

Il est important que ces ententes comportent des dispositions contraignantes en ce qui a trait à l'obligation du promoteur de réaliser son projet à l'intérieur d'un échéancier raisonnable ainsi que des clauses pénales en cas de non-respect de la part du promoteur de ses engagements. Nous voulons, à tout prix, éviter de nous retrouver dans la même situation que celles des projets qui n'ont pas été complétés, malgré des promesses du promoteur, de la ville ou de l'arrondissement. Pensons notamment au Faubourg Contrecoeur, au quartier SOHO (Beaugrand, Souigny et Hochelaga) ainsi qu'à Griffintown.

7. CONCLUSION

Tel que nous l'avons souligné en avant-propos du présent mémoire, le Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles représentant les 100 copropriétaires de l'immeuble sis au 7333 rue Pierre-Corneille ne s'oppose pas au projet de revitalisation de la Place Versailles. Nous y prêtons de belles qualités, notamment en ce qui concerne la présence d'espaces verts (incluant les parcs, les aménagements et la place publique).

De plus, la mixité des habitations de logement, des commerces sur la rue, des immeubles à bureaux, d'une école rend le projet intéressant quoique nous questionnons la pertinence d'un hôtel en raison de la présence du Royal Versailles de l'autre côté de la rue. Nous sommes d'avis que l'espace prévu pour cet hôtel devrait plutôt être utilisé pour du logement social pour remplacer la réduction du nombre d'étages de l'immeuble prévu à cette fin sur la rue Pierre-Corneille découlant d'une de nos recommandations.

Cela dit, dans sa forme actuelle, le projet s'intègre mal dans le cadre du quartier ainsi que dans l'ensemble de l'arrondissement Mercier Hochelaga Maisonneuve avec ses tours de 22 et de 25 étages et, de façon plus générale, avec ses bâtiments de 12 étages et plus; on se croirait au centre-ville de Montréal et non pas dans un quartier résidentiel. Ces immeubles détonnent, selon nous, avec l'environnement et modifieront considérablement l'allure du quartier.

C'est pourquoi nous insistons pour que les modifications suivantes soient apportées au projet avant que l'arrondissement MHM et la Ville de Montréal ne donnent leur aval au projet :

- Limiter à 6 étages la hauteur des bâtiments en bordure de la rue Pierre-Corneille.
- Réduire d'au moins du tiers le nombre d'étages des autres immeubles du projet contenant 12 étages et plus.
- Déplacer d'au moins 15 mètres vers la rue de Boucherville le bâtiment faisant face à la partie est de notre immeuble sis au 7333 Pierre-Corneille.
- Déplacer la tour prévue en bordure de la rue Pierre-Corneille (réduite du tiers de ses étages) afin de la placer plus au centre du projet, soit en bordure de la rue de l'École, et aménager le parc 1 entre cette tour et la rue Pierre-Corneille.
- Augmenter, dans chacun des immeubles de logement, le nombre de places intérieures de stationnement à l'intention des résidents du projet pour qu'il se situe à 80% du nombre d'unités de chaque immeuble.
- Ne pas permettre l'accès aux stationnements des immeubles en bordure de la rue de Boucherville par la rue Pierre Corneille, mais plutôt limiter cet accès par les rues de l'École et Curateau et, conséquemment, fermer la sortie de la rue privée sur Pierre-Corneille.
- Déplacer la ou les pistes cyclables prévues sur la rue Pierre-Corneille dans les rues à l'intérieur du projet.

- Maintenir, dans les deux sens, la circulation sur les rues du Trianon, Pierre-Corneille et de l'Authion afin de favoriser une meilleure fluidité de la circulation et de donner un meilleur accès à l'ensemble des immeubles du secteur, évitant ainsi de les enclaver.
- Créer un comité formel de bon voisinage composé notamment de représentants des occupants des immeubles riverains.

En terminant, nous demeurons très préoccupés par l'ampleur du projet, par sa durée qui s'étale sur un grand nombre d'années et par l'importance des nuisances que nous devons subir pendant la construction (pollution, saleté, bruit, trafic etc.). Nous osons croire que ces préoccupations sont partagées par l'arrondissement MHM et par le promoteur qui, nous l'espérons, pourront mettre en place des mesures pour atténuer ces inconvénients.