

Montréal, le 12 septembre 2024

Chers commissaires,

Je vous remercie sincèrement de me donner l'opportunité de partager mes réflexions concernant le projet de redéveloppement de la Place Versailles. En tant que résident de longue date de l'est de Montréal, je suis ce projet avec grand intérêt car il représente une transformation majeure de notre paysage urbain. Vu l'échelle de temps sur laquelle le redéveloppement de la Place Versailles s'étend, je ne pourrais prétendre que le projet va améliorer ma qualité de vie, mais je peux déjà me projeter dans les aménagements proposés par la ville et la Place Versailles pour donner mon opinion sur quelques aspects que je trouve important.

Tout d'abord, je reviendrai sur les défis que certains citoyens, dont moi-même, peuvent rencontrer dans le cadre de cette consultation publique. Ensuite, je partagerai ce qui me réjouit dans les propositions actuelles, notamment l'accent mis sur l'intégration harmonieuse des bâtisses en hauteur dans un site qui a peu de valeur. Cependant, il me semble crucial d'aborder certaines préoccupations, notamment les effets environnementaux et de santé liés à la proximité de l'autoroute 25. Je souhaite également discuter de l'aménagement à échelle humaine et la sécurisation et la dynamisation des espaces dédiés aux mobilité douces. Mon intervention vise à, je l'espère, à rendre ce projet plus bénéfique pour tous à long terme.

Pour commencer mon propos, je voudrais souligner ma position privilégiée étant donné que je suis un amateur d'architecture et d'urbanisme, et que ma situation économique me permet de prendre une pause de ma vie quotidienne et de vous écrire. Un projet d'envergure comme le redéveloppement d'un pilier commercial de Montréal gagnerait davantage à aller chercher l'opinion des personnes qui n'ont pas le temps, le vocabulaire ou l'argent pour s'exprimer comme je le fais présentement. Étant donné le caractère universel de la Place Versailles, l'office gagnerait à aller chercher l'opinion de plus de types de personnes. Ne serait-ce que pour garantir l'acceptabilité sociale du grand projet immobilier, je suis convaincu qu'il y a des aspects de l'aménagement qui se trouvent dans l'angle mort des gens qui vous écrivent et ceux que le promoteur veut attirer.

Pour revenir au plan de redéveloppement, je trouve que le projet soumis par Provencher Roy et Place Versailles inc, est, somme toute, une grande amélioration du quartier au nord de la rue Sherbrooke qui est en quête d'un développement central qui répond mieux aux besoins de proximité des gens du quartier et des utilisateurs des transports en commun. La hauteur des bâtiments n'est pas ma préférence, mais étant donné la particularité du site entre les autoroutes, le métro et le terminus d'autobus à

longue distance, c'est mieux de permettre aux développeurs d'aller en hauteur et de densifier cette plaque tournante pour le transport.

Le dégagement vers la rue Curatteau est judicieux, vu qu'il casse l'effet de mur que les bâtisses plus hautes peuvent causer et intègre un peu plus le quartier de l'autre côté de l'autoroute 25. La haute tour au bout du long parc crée une signature visuelle unique tout en intégrant les bâtisses à l'arrière avec l'espacement de ses deux côtés. Si le projet de redéveloppement qui a été montré devant l'Office est construit tel quel et que la ville, l'ARTM, le MTQ et la STM s'implique dans le projet et le bonifie, il va indéniablement donner un environnement plus riche pour tous les habitants du quartier.

Justement sur ce-dernier sujet, j'observe qu'il y a un manque de concertation des organismes concernés par-rapport au projet. Même si la première phase de construction ne devrait pas toucher au territoire du métro, il me semble qu'étant donnée la centralité du métro et du terminus d'autobus au secteur, les citoyens devraient avoir à tout de moins une échéance sur l'implication des organismes de transports en commun dans le projet de la Place Versailles. Selon *l'Étude de besoins pour un pôle de mobilité dans l'aire TOD Radisson* réalisée par la ville de Montréal, dans la section 6 intitulée « comparatifs de bonnes pratiques » on semble faire miroiter qu'un projet de développement d'envergure du secteur serait nécessaire en analysant d'autres centres de transport distingués par les auteurs de l'étude faite en 2023. Au lieu de ça, on nous montre dans le document de la place Versailles les mêmes vieux conflits qui rendent le secteur dangereux et désagréable pour les utilisateurs de transports en commun et les piétons. Il serait donc important que les organismes de transport public soient assis à la table pour donner une meilleure idée aux citoyens de comment leur quartier va se transformer, mais aussi dans quel mesure les inconforts créés par tous les travaux vont être concertés pour pas que la période de construction ne devienne infernale.

Même chose pour le MTQ, étant donné qu'il gère l'autoroute 25 et certaines rues avoisinantes au terrain, il serait primordial qu'il puisse également répondre aux citoyens ne serait-ce que pour savoir comment le MTQ entrevoit l'adaptation de certaines de ses structures pour accommoder le changement de vocation du terrain de la place Versailles. C'est beau de vouloir faire un nouveau développement adopté à la micromobilité, mais si le MTQ décide d'intensifier le trafic routier dans les rues qui bordent la Place Versailles, tous les efforts de rendre la promenade agréable dans le quartier seront faites en vain.

Parlant d'autoroute, il serait également intéressant que la population ait accès à des avis de la santé publique sur le son, les vibrations et la poussière générés par l'A25

et ses bretelles. L'exercice serait pertinent pour pouvoir donner la parole au promoteur afin qu'il discute d'avantage des mesures atténuantes qu'il compte utiliser.

Personnellement, la butte qu'on montre dans la documentation ne me convainc pas comme moyen d'atténuation du bruit. Je pense que d'au moins guider les citoyens vers une ressources qui regroupe les avis de la santé publique par-rapport à de tels endroits serait plus transparent envers les gens qui vont vouloir habiter ce site. Nous le savons, habiter près d'une autoroute est nuisible pour la santé, et voilà bonne occasion pour construire autour de ce fait et non de le dissimuler pour pas qu'il ne fasse perdre de l'argent au promoteur parce que ça fait baisser la valeur des condos.

Un aménagement du projet actuel qui fera plaisir à la santé publique est certainement l'abondance de pistes cyclables sur les rues du nouveau quartier. Au-delà d'offrir une mobilité accrue aux futurs habitants des tours qui seront construites, ces pistes permettront d'offrir une liaison pour tous les cyclistes entre les quartiers présentement enclavés qui sont autour du centre commercial. Les multiples pistes cyclables seront également une invitation aux cyclistes de la région de passer par le quartier, ce qui peut ultimement être bénéfique pour les commerçants qui s'établiront dans les nouveaux locaux. Toutefois, il est primordial qu'il ait le nombre de stationnement pour vélo nécessaire partout sur le site et que les racks soient de bonne qualité, contrairement à ce qui est offert par la Place Versailles actuellement.

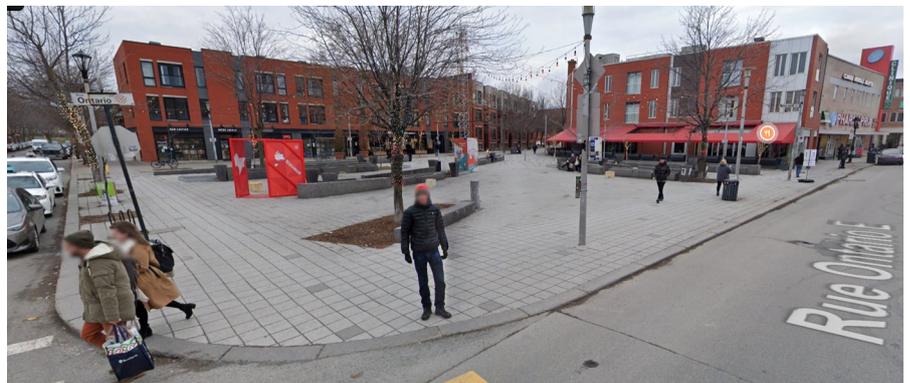
Du point de vue architectural, évidemment, il est dur de s'avancer loin dans les commentaires sur le projet de la Place Versailles. À ce stade-ci nous n'avons qu'une représentation du redéveloppement avec des prismes uniformes. Néanmoins, ces blocs uniformes m'amènent vers un principe qui devrait guider les phases subséquentes de l'élaboration des bâtisses : l'échelle humaine. Il sera important qu'au-



delà des règles normales de la ville qui s'applique à ce genre de projet que la nouvelle Place Versailles soit un endroit agréable pour la promenade.

Présentement, le rendu préliminaire montre une architecture assez hostile. Ma remarque peut vous sembler simpliste vu que c'est préliminaire, mais il y a des projets immobiliers en hauteur qui ont été fait avec des prismes presque droits qui rendent la marche dans leur sein assez inintéressante. Pour voir de quoi je parle, je vous conseille d'aller voir la rue Palace à Toronto (ci-joint) qui fait partie d'un redéveloppement du quartier à côté du Brewry district. Ce sont des prismes pâles ont juste un peu d'irrégularité, et drôlement, ils ont mis le même pavage que celui qui est proposé à la nouvelle Place Versailles. Cette rue est étouffante et dénué de toute vie, pour y être allé, je me suis senti comme dans une dystopie où l'être humain est oppressé et où on ne peut échapper à l'austérité de ces grands buildings vitrés. Même avec une belle canopée, l'architecture fait en sorte qu'on ne se sent pas invité.

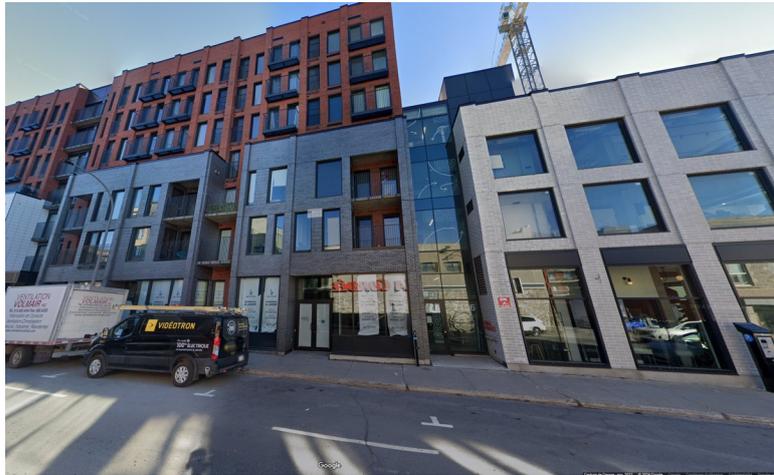
Afin de créer un environnement plus propice à la marche, Place Versailles Inc. devrait suivre l'exemple des places montréalaises qui ont déjà été adoptées par le public comme la Place Simon-Valois et créer des espaces à hauteur d'homme. Le mobilier urbain de la



Google Map (2024), [Place Simon Valois][Streetview] consulté le 11 Sep. 24, à partir de <https://maps.app.goo.gl/7GTNcvAq6qXo9TCh8>

place située sur la rue Ontario est beaucoup plus petit que celui de la Palace et il crée une atmosphère plus humanisante et moins autoritaire. Les premiers étages des bâtisses bordant la place Valois sont aussi plus visuellement séparés du reste des building avec des grandes baies vitrées et l'utilisation de couleurs plus foncées. Ça crée un effet plus emmitouflant qu'autoritaire comme quand on fait un volume continu. Aussi, le fait que les premiers étages soient visuellement accessible et rend la promenade plus agréable à naviguer. Clairement, la rue Palace à Toronto est une rue résidentielle, mais n'empêche que les arbres si près des entrées des grands buildings peuvent donner l'impression qu'on veut cacher quelque chose et contribuer à rendre une rue moins hospitalière.

Le projet en cours de L'esplanade Cartier semble un exemple de nouveau développement en hauteur qui respecte l'échelle humaine au rez-de-chaussée. Encore là, ce projet immobilier est plus avancé que celui qui fait l'objet de la consultation présente, mais on peut voir que là où il y a plusieurs gens qui doivent marcher, les premiers étages des buildings créent une cassure avec les éléments en hauteur avec la couleurs pour faire sentir les piétons sur une rue chouchou comme Ontario et Wellington. Cette séparation visuelle donne également moins l'impression de se faire avaler comme dans le nouveau développement torontois. Comme l'a ville va l'exiger pour les abords des parcs de Place Versailles, Prével n'ont pas mis de services ou de garages aux abords de Sainte-Catherine et l'esplanade à l'intérieur du projet de condos.



Google Map (2024), [Esplanage Cartier (rue Sainte-Catherine)][Streetview] consulté le 11 Sep. 24, à partir de <https://maps.app.goo.gl/uyNoUrKmoLzvYei7>

Dans les documents déposés par Provencher Roy et Place Versailles Inc., il n'a pas vraiment d'énoncés de style ou de volumes des bâtiment finaux et il serait important qu'il y ait une vision claire pour éviter les environnements comme la rues Palace à Toronto. Je ne sais pas à quel point la ville peut établir des règles par rapport à ce sujet, mais l'architecture des bâtiments doit être mis au service pour rendre le projet agréable à la micromobilité.

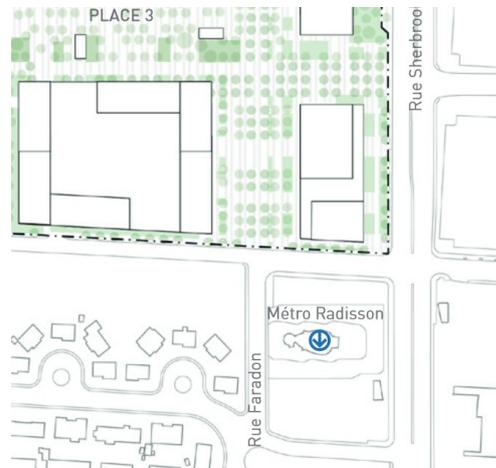
Comme je l'ai dit plus tôt, selon M. Acosta lors de la séance de question organisée par l'office, la ville a exigée qu'il n'ait pas de garage ou de bouche d'aération sur la rue bordant les parcs du projetés de la Place Versailles. De ce fait, il m'apparait important que cette exigence soit appliquée à la rue Faradon vu qu'elle sera l'entrée des piétons dans le site. Pour ajouter à cette précaution, la



Google Map (2024), [Rue du Trianon][Streetview] consulté le 11 Sep. 24, à partir de <https://maps.app.goo.gl/a3HXvGas5pRp73KeA>

rue partagée ne devrait absolument pas être partagée. Je m'explique : habitant sur la rue du Trianon, je suis quotidiennement témoin de stupidités commises par les automobilistes aux heures de pointes. Le sud de la rue du Trianon est bordé par un parc et à la fin du parc, la rue devient un carrefour giratoire. Comme vous devez le savoir, les limites de vitesse pour ce genre d'aménagement est assez basse pour accommoder les piétons et les enfants autour du parc. Pourtant, chaque jour, il n'est pas surprenant de voir des automobilistes peser sur la pédale entre les dos d'âne pour gagner quelques secondes sur leur parcours. Il n'est pas rare d'en voir qui vont dans les 50 alors qu'il est impossible de maintenir une vitesse de freinage normale dans un lieu piétonnier à cette vitesse. J'envisage qu'il se produira la même chose avec les rues dites partagées même avec un pavage différent si aucune mesures d'atténuation du trafic automobile supplémentaire est prise. Pour le cas de la rue Faradon, étant donné le volume de piéton qui vont emprunter cette voie, il n'est pas pratique et sécuritaire de laisser cette rue ouverte à la circulation automobile.

Étant donné la nature de terminal multirégional du Métro Radisson, il est aussi primordial que le redéveloppement de ses abords s'articule autour de lui-même. Justement, je trouve que le dernier plan d'aménagement de Provencher-Roy ne met pas assez en valeur le métro qui justifie l'investissement collectif dans un projet porteur comme celui de la Place Versailles. Le métro devrait être marqué par d'avantage qu'une tour plus haute dans le projet. De ce fait, il serait préférable de faire un entre deux entre le plan actuel et le plan d'avril 2023 de Provencher Roy et élargir la rue Faradon et faire un parterre du métro jusqu'au centre du terrain de la place Versailles. Il faudrait également trouver une bonne solution pour éviter les conflits avec les voitures. Ajouter un édicule au métro Radisson n'améliorait pas nécessairement les choses, vu que beaucoup de trafic à pied vient également des autobus. Présentement, le cœur de la partie sud du projet de redéveloppement s'ouvre sur la rue Sherbrooke, là où il y a le plus de bruit et de laideur venant de stationnement du Maxi, ce que je m'explique mal. Le plan de 2023 avec un espace large à la sortie du métro aurait comme bénéfice d'agir un peu comme parc-agera, un peu à l'instar du parc à côté du métro Préfontaine qui est un lieu de rassemblement et de



PLAN D'AMÉNAGEMENT DÉPOSÉ AU CJV DU 21 AVRIL 2023. Provencher Roy -Document de projet

transit. Évidemment, pour rectifier ce problème d'aménagement, il faudra que tous les acteurs reliés à la Place Versailles et au métro s'assoient ensemble.

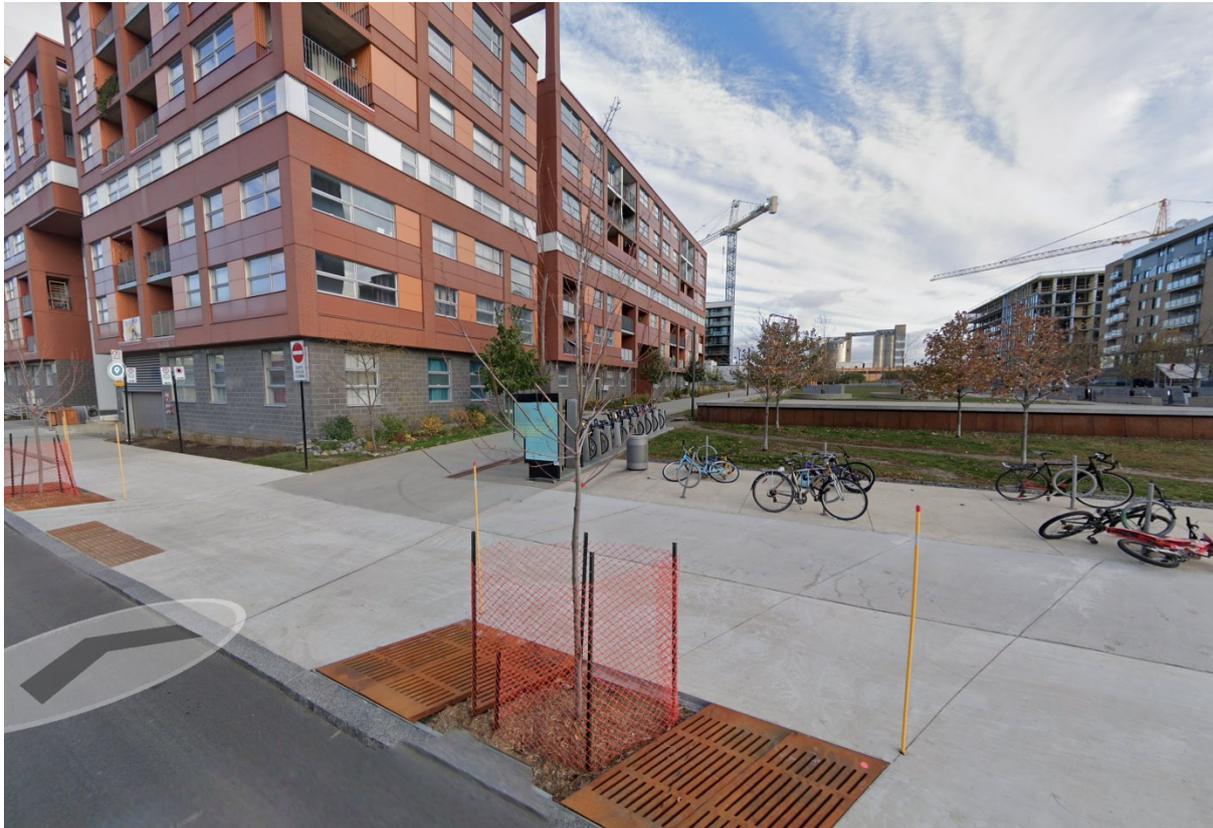
Pour revenir aux mesures de ralentissement de la circulation automobile, je dois quand même souligner la cassure judicieuse créé par le bloc à la fin de la rue partagée Place Versailles qui empêche les accélérations dont je parlais plus tôt. Tout de même, le projet de la Place Versailles bénéficierait qu'on réduise le nombre de rue carrossable en mettant des bollards flexibles sur la rue partagée de l'Authion et la rue partagée du parc. Cet ajout nous éviterait collectivement de refaire l'erreur de planification comme le coin Auguste-Frigon / William-Tremblay dans le nouveau Rosemont. Cette rue est semblable à ce qui est montré comme l'avenue partagée du Parc dans le plan de Provencher Roy. En la parcourant vous pourriez voir à quel point le mix building grand



Google Map (2024), [Rue Auguste-Frigon / rue William-Tremblay.][Streetview] consulté le 10 Sep. 24, à partir de <https://maps.app.goo.gl/8EiPbsHBMRGranLK8>

et relativement droits, rue étroite avec stationnement des deux côtés et parc conjugués ensemble ne donne absolument pas une expérience de piéton agréable. Au contraire, on se sent de trop au milieu d'une marée d'automobile avec le soleil qui nous plombe sur la tête. Les buildings droits augmentent l'impression d'être écrasé. En plus, Les services des buildings mis sur les murs des parties donnant sur la rue (encerclé en rouge) donne une fois de plus aux piétons l'impression qu'ils ne sont pas désirés.

L'exemple Montréalais que le redéveloppement de la Place Versailles gagnerait à suivre sur cet aspect serait un parc de Griffintown qui a lui aussi fait l'objet d'une consultation publique : le Parc du bassin-à-gravier.



Google Map (2024), [Parc du Bassin-à-Gravier][Streetview] consulté le 10 Sep. 24, à partir de <https://maps.app.goo.gl/sLEtdNvNFxR5Sjw5>

Ce parc rectangulaire est traversé par des trottoirs en ciment assez large pour accommoder des véhicules d'urgence, mais il est interdit aux véhicules de promenade et de livraison. Les buildings qui l'entourent sont assez droits, mais créent des cassures à hauteur de personne à l'aide de contraste de couleur entre le premier et le troisième étage. Il y a des arbres clairsemés aux abords des buildings et les arbres du parc sont plantés plus espacés, ce qui donne plus d'aération visuelle. Pour mettre le transport actif au centre du parc, le trottoir à l'extrémité vis-à-vis la rue Ottawa est élargi pour empêcher le stationnement des voitures et réduire la distance que les piétons doivent parcourir. Voici-là un vrai exemple de partage de la voix publique.

Il est évident qu'un parc d'envergure comme ceux envisagés pour remplacer les couloirs du centre d'achat en question, devrait suivre ces hauts standards. D'autant plus qu'on souhaite exploiter des commerces aux abords des parcs et qu'il y aura plusieurs marcheurs qui y magasineront ce qui veut dire qu'ils porteront peu attention à leur marche. Si l'avenue partagée serait remplacée par un arrangement semblable au

Parc du bassin-à-gravier, les rues seront beaucoup plus sécuritaires pour les gens qui les parcourent à l'instar du centre d'achat actuel. Je vous rappelle une fois de plus que la Place Versailles est située dans un lieu de transit automobile et que les applications de navigation gps amènent les automobilistes à aller dans des endroits saugrenus pour éviter quelques secondes de trafics et que si le trafic automobile est trop facile, les espaces extérieurs peuvent devenir vite très désagréables. D'ailleurs certaines villes populeuses, comme Paris ont commencée à piétoniser certaines rues autour des grands square publiques pour les sécuriser, ce qui a fait que les citoyens les fréquentent plus¹ selon le Youtubeur Altisplay qui parle exclusivement des mobilités douces en France.

Pour revenir à Griffintown, on peut voir ces rues piétonnières à plusieurs endroits entre les buildings à travers le quartier, pas juste autour des parcs. Ces espèces de ruelles entre les grands buildings créent des espaces publics plus petit et encore une fois, plus sécurisants et conviviaux pour les personnes qui marchent. Ce qui contraste avec l'effet dystopique et écrasant des grands buildings de la rue Palace à Toronto. Selon la documentation, Provencher-Roy trace l'idée que les cours intérieures des building de condo privées pourraient être de telles par/ruelles, mais pour l'instant, il n'a pas de dessins clair indiquant des plans d'aménagements.

Toujours dans le but de créer des expériences de marche stimulantes et de garder un caractère collectif et public à ces endroits, il serait important que ces cours aient un équipement qui signal clairement que le public est invité à les utiliser comme dans le parc à Griffintown avec le revêtement de ciment pour la rue du parc. Aussi, il serait important que la structure de gouvernance de ces endroits soient claires pour pas que les citoyens de Montréal se retrouvent à payer pour des cours privées presque inaccessibles par la population. Pour revenir à la rue Palace de Toronto, il ne faudrait pas que l'intimité des gens au premier étage n'empiète sur le caractère public des places publiques en rendant les espaces hostiles. Dans mon exemple, les arbres qui cachent les terrasses au premier étage des grands buildings et obstrue visuellement des rez-de-chaussé pour les piétons qui empruntent le trottoir. Ça donne l'impression pénétré dans un endroit où nous devons pas y être, qu'on dérange l'intimité des gens.

Un autre élément qui peut donner l'impression aux piétons de ne pas être les bienvenus est l'échelle des blocs, ou la distance qu'il aura à parcourir pour aller d'un endroit à l'autre. C'est bien connu, en Amérique du Nord, la largeur immense des rues est déjà un frein pour les piétons étant donné qu'il doit marcher beaucoup pour traverser une rue sans que cet équipement lui soit utile d'aucune manière. Pour

¹ AlTi5play. "Comment le vélo a-t-il transformé Paris en une décennie?" *YouTube*, 12 sept. 2024, <https://www.youtube.com/watch?v=FyovmJV8mFU>.

ajouter à cela, de grands espaces entre les buildings peuvent décourager beaucoup de personnes d'aller à des endroits à la marche parce qu'ils ont l'impression de marcher dans le vide. De ce fait, la multiplicité des cours entre les buildings et leurs gabarits dans les dessins de Provencher Roy me porte à croire que l'échelle des blocs sera assez grosse pour que naviguer le quartier à la marche soit agréable, surtout sur la rue du Trianon. Ironiquement, à peu près tous les exemples qu'ils utilisent dans le document de la page 58 à 61 (https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P128/3-1_220026_PlaceVersailles-Document%20de%20projet-final-OCPM-240820-1.pdf) sont des quartiers avec des tailles de blocs beaucoup plus petites et beaucoup plus appropriées pour les transports actifs. Toujours dans la documentation, on peut voir déjà une amélioration entre les différentes moutures qui ont été présentées par Provencher Roy. Peut-être qu'en collaboration avec la ville, la firme d'architecte peut encore bonifier l'échelle des blocs suite à ce processus de consultation.

En dehors des qualités architecturales et de l'aménagement, la Place Versailles est un milieu hautement communautaire et un lieu de refroidissement. Ce fait ne doit pas assombrir l'effort de la place Versailles inc et de Provencher Roy d'avoir fourni un effort pour étendre le conopée du redéveloppement sur presque toutes les rues. N'empêche qu'en plein changements climatiques le nombre de jours dans l'année où la canopée est suffisante pour les piétons s'amointri. Sans avoir de solution à ce problème, il faut constater que le réaménagement des centres commerciaux diminue la possibilité des moins nantis de pouvoir profiter des lieux de refroidissement lors des périodes de canicules. Pour aller souvent à la Place Versailles, je peux vous dire qu'elle est aussi un lieu de rassemblement de personne qui sont en situation d'handicap vu qu'ils peuvent s'y rendre facilement en transport adapté et circuler à travers les corridors vu que les escaliers ont toutes des rampes accessibles. Avec la démolition de ce centre d'achat iconique de l'est de Montréal, ces personnes vont perdre se lieu où ils pouvaient facilement se rencontrer depuis des années, et ce peu importe les conditions météorologiques.

Aussi, j'ai l'impression que le redéveloppement ne laisse pas que les gens qui n'ont pas d'air climatisé en plan; dans le projet, je ne vois pas de service de la ville planifié autre que l'école. Je me pose la question, est-ce que la mini-bibliothèque de quartier que nous avons va suffire à accueillir ces 5000 nouvelles personnes. Est-ce que nous avons assez de piscine publique ou de patinoire? D'après les plans de Provencher-Roy et la ville, la réponse est oui parce que de toute évidence puisqu'il n'a aucun énoncé à cet effet pour l'instant. En fait quand on regarde le projet de la Place Versailles, on dirait qu'il ne s'intègre pas tant avec la vie quartier et les quartiers avoisinants. C'est peut-être un élément à travailler pour que le nouveau quartier puisse

prendre vie pleinement. Il serait mal avisé de pousser ces questions du revers de la main en disant que les immeubles à condo pourraient construire eux-mêmes des piscines s'ils le veulent. Étant donné la quantité d'eau que les piscines nécessitent, et la demande que ça crée sur le système d'aqueduc, il serait préférable qu'il y ait une piscine publique commune, ce qui permettrait aux gens des quartiers avoisinants de retirer quelque chose de ce nouveau quartier et d'enfin avoir une piscine municipale.

En conclusion, je tiens à réitérer que j'estime que la ville de Montréal, les promoteurs de Place Versailles Inc et Provencher Roy ont fait un effort considérable pour redévelopper un secteur pour l'améliorer. Cependant, je crois qu'il manque des acteurs à la table à dessin et à consultation, que ce soit les organismes de transports, mais aussi les personnes qui sont moins familières avec les processus de consultation comme celui-ci. Même si je trouve que le projet présenté présentement pourrait représenter une amélioration de la qualité de vie pour les Montréalais, il gagnerait à appliquer plusieurs principes du développement urbain à échelle humaine pour qu'il soit accessible de tous et qu'il fasse bon traverser ce nouveau quartier.