

PROJET PLACE
VERSAILLES

M E M O I R E



Réalisé par Marilyn Tremblay,
en collaboration avec Robert Perreault | 12 septembre 2024

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	p. 4
PRÉSENTATION.....	p. 4
INTÉRÊT PORTÉ AU PROJET.....	p. 4
MES PRÉOCCUPATIONS.....	p. 5
- Densité de logement et population.....	p. 6
- Hauteur des bâtiments.....	p. 7
- Trafic, mobilité et circulation.....	p. 8
- Bruit, pollution et dynamitage.....	p. 9
- Dépréciation de la valeur marchande des propriétés.....	p. 10
- Stationnement.....	p. 11
- Harmonisation avec le secteur.....	p. 12
- Intégration des services.....	p. 13
- Environnement et espaces verts.....	p. 14
- Échéancier et durée du projet.....	p. 15
La rétention des citoyens.....	p. 16
Plan d'aménagement suggéré.....	p. 17
- Caractéristiques.....	p. 18
Inspirations.....	p. 19
CONCLUSION.....	p. 20

INTRODUCTION

Je vous soumetts un mémoire pour vous faire part de mes préoccupations quant au projet de la Place Versailles.

PRÉSENTATION

Je réside sur la rue des Groseilliers depuis maintenant 10 ans. J'ai choisi ce quartier car il est paisible, à proximité des transports, des autoroutes, des magasins et de tous les services. C'est un secteur sécuritaire. La circulation était jadis très fluide. Les propriétés sont entretenues avec soin. C'est un endroit chaleureux où les gens vivent en harmonie. Je projetais y demeurer à long terme.

Peu à peu, avec les travaux de la 25, la circulation a commencé à être plus abondante, et ce, presque en tout temps. Et après, il y a eu d'autres changements dans la signalisation et l'ajout de pistes cyclables. Puis enfin, des voies réservées de 6h à 20h pour les autobus sur la rue Sherbrooke, qui se sont ajoutées à l'équation. Tout cela a fait en sorte de limiter le nombre voies disponibles pour circuler et de créer davantage de congestion.

Et cette année est venu l'annonce du projet de la Place Versailles, un **développement d'ampleur inquiétant et mal conçu** qui pourrait apporter beaucoup de nuisances à court, moyen et long terme.

INTÉRÊT PORTÉ AU PROJET

Depuis l'annonce du projet de développement sur le terrain de la Place Versailles, j'ai été choquée par son envergure **démessurée** et les **conséquences néfastes que cela pourrait entraîner sur nos propriétés et notre qualité de vie**. Particulièrement, avec les hauteurs massives, le nombre de logements, toute cette mixité et sa durée de réalisation. En discutant avec plusieurs personnes du voisinage, **le mécontentement est palpable et généralisé**.

En tant que citoyenne, je n'ai pas apprécié le fait qu'il semble y avoir un manque de transparence dans le processus. Lors de la présentation du projet, je m'étais fait dire qu'il était déjà approuvé, mais encore modifiable. Il semble maintenant que le projet est qualifié de "présenté", mais "non autorisé"¹, et également "bonifiable"². En d'autres mots, si je ne m'abuse, le projet est présentement à l'étude, mais ira de l'avant après que des dérogations soient obtenues. Cela me donne l'impression que nous pouvons donner notre opinion, mais que tout est déjà décidé d'avance. La moindre des choses qui pourrait être faite actuellement serait donc **modifier considérablement ce qui est prévu dans le Plan d'aménagement, car cela est aberrant!**

Je comprends que la ville de Montréal a certains objectifs à réaliser dans le cadre de son *Plan d'urbanisme et de mobilité de 2050*, que ce soit en terme de densité, mobilité active, environnement, logements sociaux ou autres. Également, le désir de développer les secteurs autour des stations de métro ou des gares. Je suis ouverte au changement et à un projet à cet endroit. Car, même si la Place Versailles est proche et pratique, elle est un peu désuète. De plus, un nouveau projet peut accueillir de nouveaux visages, offrir une belle diversité, revitaliser un secteur et y apporter du dynamisme. Mais, encore faut-il que le projet comme tel soit adapté à l'environnement existant. **Dans le cas du projet soumis, plusieurs éléments doivent être revus afin d'assurer une certaine cohérence et pour que les citoyens puissent conserver leur qualité de vie.**



Avec une résidente du quartier, nous avons récemment ouvert une page *Facebook*. Le but était de favoriser les échanges à ce propos. En peu de temps, nous étions plus de 170 membres de différents foyers. Ces derniers vivants, non seulement dans Mercier Hochelaga-Maisonneuve, mais aussi dans des secteurs avoisinants comme Anjou, Saint-Léonard, Rosemont, etc. Donc, nous avons ici une belle représentation de la population et pouvons voir que **beaucoup plus de gens que l'on pense sont affectés par ce projet**. Nous pouvons penser aux résidents, aux travailleurs, aux gens de l'extérieur qui doivent circuler à Montréal, etc. Nous avons pu constater que les besoins de chacun sont différents, mais que la plupart des inquiétudes sont sensiblement les mêmes.

Dans les prochaines lignes, vous verrez mes préoccupations, accompagnées de certaines idées partagées avec notre groupe. Et enfin, des solutions innovantes qui permettraient de **combiner nouveau développement immobilier et bien-être des citoyens**.

¹ Conseil d'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 9 septembre 2024, <https://www.youtube.com/watch?v=mAE1ZFTs1ck>

² Conseil d'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 9 septembre 2024, <https://www.youtube.com/watch?v=mAE1ZFTs1ck>

MES PRÉOCCUPATIONS

Voici mes principales préoccupations concernant le projet Place Versailles:

- 1) Hauteur des bâtiments
- 2) Densité de logement et population
- 3) Trafic, mobilité et circulation
- 4) Bruit, pollution et dynamitage
- 5) Dépréciation de la valeur marchande des propriétés
- 6) Stationnement
- 7) Harmonisation avec le secteur
- 8) Intégration des services
- 9) Environnement et espaces verts
- 10) Échéancier et durée du projet

Voici les trouverez en détail plus bas, accompagnées de solutions innovantes qui pourraient être adoptées.

1) HAUTEUR DES BÂTIMENTS

Sur le *Plan d'aménagement d'ensemble pour le redéveloppement du centre d'achat* de la firme Provencher_Roy, daté du mois d'août 2024, les hauteurs sont excessives.

Pour ma part, j'ai un immeuble de 6 étages qui a une vue sur ma cour. C'était problématique lorsque j'ai acheté, et ce l'est encore. Les vues du bâtiment font en sorte de compromettre mon intimité. Même en installant un muret, le bâtiment est toujours visible. J'ai modifié la configuration de ma cour/terrasse à plusieurs reprises. Le muret n'est plus visible sur les photos, car j'ai dû le retirer pour y mettre des arbres, qui avec un peu de chance seront légèrement plus hauts. Vous pouvez voir ici quelques prises de vue de l'intérieur et de l'extérieur de ma propriété sur l'immeuble en question.



Selon le plan du projets soumis par le promoteur, j'aurai bientôt un immeuble de 12 étages à l'arrière, légèrement en biais. Et imaginez 12, 18, 22, ou même 25 étages sur cette parcelle! En retrait ou non, cela constituerait un irritant majeur. La largeur du terrain de la place Versailles n'est pas si considérable. Et, à voir la longueur des ombrages d'ensoleillement³ sur *Plan d'aménagement*, cela va être hautement nuisible pour un grand nombre de citoyens. Cela ne fait aucun sens! Nous ne sommes pas dans le centre-ville!

Dans l'arrondissement MHM, il y a seulement 4% d'immeubles résidentiels de 5 étages ou plus⁴. Nous retrouvons en moyenne des immeubles résidentiels de 1 à 4 étages. Les immeubles commerciaux typiques sont souvent de 1 à 3 étages et situés sur des rues comme Ontario et Hochelaga.

Si l'on compare à des projets similaires mixtes dans le secteur, nous retrouvons juste à côté *Les Cours Lafontaine*, ayant un maximum de 4 étages. Sur un site adjacent, *Le Symbiose* (RPA), avec 6 étages. Sinon, des maisons unifamiliales, ou encore, des condos allant jusqu'à 7 étages dans le *Faubourg Contrecoeur*. Et, sur le même site, la *Station Est* (RPA) avec 8 étages. Toujours dans le même secteur, quelques projets de condos de 4 et 6 étages (ex: *Carré Soho*). Ou même, les condos de 6 étages sur la rue Pierre-Corneille. Puis plus loin, un nouveau projet présentement en construction, *Les cours Bellerive*. On y retrouvera des maisons de ville jusqu'à 4 étages et quelques phases de condos de 6 étages. Puis, une future tour de 10 et 12 étages. Le terrain, se trouvant sur Notre-Dame juste en face à la *Promenade Bellerive*. Donc, la hauteur dépend évidemment du milieu et des abords.

Planter des immeubles jusqu'à 25 étages sur le terrain de la Place Versailles pourrait constituer une grande atteinte à l'intimité et la vie privée des gens qui résident aux alentours et ne serait pas non plus en harmonisation avec l'environnement.



Puisque dans le secteur 14-T2, la hauteur permise est de 8 étages ou moins hors-sol⁵, j'irais en ce sens. Donc, aucune dérogation ne devrait être accordée. Puis, les bâtiments les plus hauts devraient être placés en bordure de l'autoroute 25. Le tout, pour ne pas que les résidents des rues Des Groseilliers, Radisson, Pierre-Corneille ou d'autres propriétés avoisinantes aient des vues obstruées par des blocs dans leurs cours ou leur façades. Ou encore, pour éviter une baisse d'ensoleillement.

Un concept intéressant à retenir, (...) la multiplicité des chemins vers une urbanisation équilibrée (...) n'implique pas systématiquement de construire vers le ciel. L'histoire de l'urbanisme nous enseigne que densifier de manière réfléchiée et respectueuse de l'environnement urbain existant est non seulement possible, mais préférable à une stratégie de développement axée exclusivement sur la hauteur. Il s'avère impératif de concevoir des projets qui s'harmonisent avec leur contexte, favorisant une insertion douce plutôt qu'une imposition brutale⁶.

Il est important de mentionner que du côté des services d'urgence comme les pompiers, les échelles aériennes sont seulement conçues pour atteindre des hauteurs variant de 30 à 37 mètres, soit l'équivalent de 12 à 13 étages maximum. Au-delà de ce niveau, une autre implication financière de taille serait requise.



SOLUTIONS :

- Étude par une firme indépendante sur les vues/ombrages causés par les bâtiments du projet pour s'assurer de ne pas nuire à l'intimité des propriétés existantes.
- Hauteur des édifices jusqu'à maximum 8 étages
- Aucune dérogation.
- Hauteurs graduelles (allant vers l'Est) de Trianon jusqu'à la 25
- Bâtiments de 8 étages le long de la 25.
- Hauteur maximale de 2 étages le long des rues Trianon et Pierre-Corneille.
- Parc à l'intersection des rues Trianon et Pierre-Corneille.

³ "PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'ACHAT | DOCUMENT DE PROJET PLACE VERSAILLES INC.", Provencher_Roy, 2024, https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P128/3-1_220026_PlaceVersailles-Documents%20de%20projet-final-OCPM-240820-1.pdf, p.84

⁴ Découvrez votre communauté, Centris, <https://www.centris.ca/fr/outils/profil-de-la-population/montreal-ile/montreal-mercier-hochelaga-maisonneuve>

⁵ Plan d'urbanisme de Montréal, Arrondissement Mercier Hochelaga-Maisonneuve, https://ville.montreal.qc.ca/pls/porta1/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/150323_densite_14.pdf

⁶ "Quelle densité urbaine est acceptable?", François William Croteau, Le Devoir, <https://www.ledevoir.com/opinion/chroniques/807565/chronique-quelle-densite-urbaine-est-acceptable>

2) DENSITÉ (LOGEMENTS ET POPULATION)

La notion de densité est relative et dépend du contexte. À Montréal, il y a en moyenne 2,3 personnes par ménage⁷ et une densité de 42,7 personnes par hectare⁸. Dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, il y a en moyenne **2 personnes par ménage**⁹ et une **densité de 53,54 personnes par hectare**¹⁰. Pour un projet de 17 hectares dans le secteur, nous ferions donc le calcul suivant: 53,54 personnes par hectare x 17 hectares = 910 personnes / 2 personnes par ménages = **455 unités**.

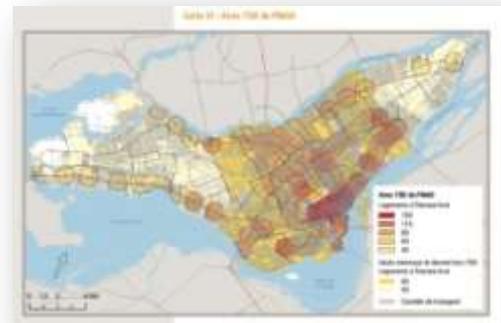
D'un autre côté, si l'on se fie aux prévisions et objectifs de *Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal* (2015) relativement à la modulation de la densité résidentielle, "les seuils de densité varient de 30 à 150 logements à l'hectare"¹¹. Pour le site, on parle d'un seuil minimum moyen de 110 (considéré comme **forte**¹² - "**intensification urbaine élevée** selon le *Plan d'urbanisme et de mobilité de 2050*"¹³). Donc, si l'on calcul 17 hectares x 110, nous obtenons **1870 unités** (soit x 2 = 3740 personnes). Donc, accueillir sur le site un total de **5202 unités est complètement disproportionné et incohérent!**

Si l'on compare à d'autres projets avec des usages mixtes dans le même secteur, soit les mêmes que cités pour les hauteurs, les densités de logements et population et même les taux d'implantation sont nettement plus bas que le projet de la Place Versailles.

À titre d'exemple dans le monde, le surpeuplement peut entraîner des conséquences néfastes, comme à Tokyo. Cela peut se traduire par des pressions sur les infrastructures, des incidences sur les prix des logements, des impacts environnementaux (pollution, consommation des ressources), des inégalités sociales et des problèmes de santé publique. Sans oublier, la réduction de la qualité de vie des gens dû aux espaces publics surchargés, au manque d'espaces verts et à la congestion circulaire et dans les transports en commun.



Un projet aussi grand peut aussi contribuer à surcharger les hôpitaux locaux. Ces derniers peuvent faire face à un afflux de patients qu'ils ne sont pas préparés à gérer, entraînant des temps d'attente plus longs et une pression accrue sur le personnel et les ressources.



Source: "La densité d'occupation", Carte 31 - Aires TOD du PMAD, Ville de Montréal, https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA20150401_CHAP3_3.2.PDF, p.136.

SOLUTIONS :

- Diminution du nombre de logements pour un nombre d'unité équivalent à **1870 unités** (pour une moyenne de **3740 personnes**).
- Conservation du même prorata dans la répartition des usages.

Comment densifier sans nécessairement construire en hauteur sur le terrain de la Place Versailles?

- Ériger des bâtiments en copropriété ou à usage mixte
- Construire des bâtiments adjacents ou mitoyens
- Diviser le terrain en plusieurs îlots
- Prioriser les stationnements souterrains
- Optimiser les stationnements étagés
- Éliminer l'hôtel sur le site

⁷ <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=montreal&DGUIDlist=2021S0503462&GENDERlist=1&STATISTIClist=1&HEADERlist=0>

⁸ Institut de la statistique du Québec et ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, <https://www.economie.gouv.qc.ca/pages-regionales/montreal/portrait-regional/occupation-du-territoire#:~:text=Caract%C3%A9ristiques%20territoriales%20et%20municipales,%20C8%20hab.%20Fkm%C2%B2>

⁹ <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=montreal&DGUIDlist=2021S0503462&GENDERlist=1&STATISTIClist=1&HEADERlist=0>

¹⁰ Profil Sociodémographique - Recensement 2016, https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%C9MO_MERCIER%20HOCHELAGA%20MAISONNEUVE%202016.PDF

¹¹ "La densité d'occupation", Ville de Montréal, https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA20150401_CHAP3_3.2.PDF

¹² https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCHEMA20150401_CHAP3_3.2.PDF, p. 139

¹³ Plan d'urbanisme et de mobilité 2020, https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P126/3-2_Synth%C3%A8se%20du%20projet%20de%20Plan%20d%26%203039%3Burbanisme%20et%20de%20mobilit%C3%A8%202050.pdf, p. 14

3) TRAFIC, CIRCULATION ET MOBILITÉ

Lorsque j'ai emménagé dans le quartier, la circulation était fluide, même aux heures affluentes. C'était le bonheur de pouvoir se déplacer librement à toute heure de la journée. Après le début des travaux sur le tunnel 25, cela s'est gâté. Ensuite, il y a eu des changements au niveau de la signalisation, les pistes cyclables, et récemment, des voies réservées de 6 à 20h sur la rue Sherbrooke pour les autobus. Maintenant, il y a du trafic à toute heure du jour, même à 13h, mais surtout aux heures de pointe.

Si l'on doit se rendre sur la Rive-Sud, il est important de prévoir nos déplacements. Soit, en partant beaucoup plus tôt ou beaucoup plus tard. C'est hautement désagréable! Cela prend souvent plus de 45 minutes simplement pour traverser le tunnel, versus 7 minutes auparavant. **Nous sommes victimes des travaux depuis environ 3-4 ans et nous continuerons de l'être.**

Avec plus de 10,000 habitants dans ce petit périmètre et peu d'accès supplémentaires possibles, ce serait un vrai cauchemar. Les gens circulent à pieds, en vélo ou en automobile. Plusieurs personnes utilisent leur voiture par choix, mais aussi par nécessité. De plus, la sécurité des piétons qui traversent la rue Trianon pour aller du métro à la Place Versailles est toujours compromise. Cela est également source d'embouteillage, car il y a seulement une voie dans chaque direction.

Puis, comment les services d'urgence vont pouvoir avoir un accès rapide en cas de congestion si il y a seulement une voie sur Trianon et une voie sur Pierre-Corneille? Un accès difficile peut aussi faire augmenter les primes d'assurances.

De plus, les voies réservées aux autobus et aux taxis sont sous-utilisées et enlèvent en semaine une voie pour circuler. Et, les autobus s'arrêtent sur Sherbrooke Est ou avant la lumière, plutôt que dans leur zone de débarcadère prévue à cet effet. Les gens ont tendance à doubler les autobus, pensant que ces derniers sont arrêtés, et cela peut causer des accidents.

SOLUTIONS :

- Agrandissement de la rue Trianon de Pierre Corneille à Sherbrooke Est en prenant une portion du site de la Place Versailles à 4 voies pour faciliter la mobilité des véhicules et les arrêts des autobus scolaires.
- Plusieurs voies d'accès à l'intérieur du projet.
- Accès souterrain au métro via le site pour limiter le nombre de piétons sur la rue, augmenter la sécurité piétonnière et permettre plus de fluidité automobile.
- Zone de taxi à double sens.
- Voie réservée aux autobus aux heures de pointe la semaine seulement, soit entre 6h30-9h30 et 15h30-18h30 (ou 18h), et non de 6h à 20h.
- Voie réservée aux autobus permettant d'être empruntée par les usagers de 2 personnes et plus (et non 3) dans un véhicule
- Débarcadère des autobus du côté Nord dans la zone pour autobus et non sur Sherbrooke Est, et de l'autre côté de la rue Radisson sur Sherbrooke (vers l'Ouest - après la lumière).

4) BRUIT, POLLUTION ET DYNAMITAGE

Le dynamitage peut causer des fissures dans la fondation, ou encore, des déplacements de la structure à cause des vibrations, pouvant affecter les portes fenêtres et le niveau du sol. Ou même, affecter les eaux souterraines causant des problèmes d'humidité ou d'inondation dans nos maisons. Cela peut aussi affecter la qualité de l'air et créer une accumulation de poussière. Selon *Santé Canada*, "l'exposition à la pollution atmosphérique augmente le risque de décès prématuré en raison d'une maladie cardiaque, d'un accident vasculaire cérébral ou d'un cancer du poumon"¹⁴.

Aussi, Selon la *Régie du bâtiment* et le *Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec*, le dynamitage peut libérer du monoxyde de carbone qui peut s'infiltrer dans le sol et le sous-sol des résidences¹⁵.

De plus, cela peut causer des nuisances sonores. Vivre dans un environnement bruyant toute la journée peut également avoir des **impacts négatifs sur le confort de vie**.

Imaginez à long-terme!

SOLUTIONS :

- Inspection des propriétés avant/après les travaux par une firme indépendante (périmètre de 1000m).
- Assurance-dommage ou subventions offertes par la municipalité ou les promoteurs pour la réparation des bris pour les résidents affectés (dédommagement) dans le même rayon.

¹⁴ Santé Canada, "Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada (...)", <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/vie-saine/impacts-sante-pollution-air-2021.html>

¹⁵ "Les intoxications au monoxyde de carbone et les travaux de sautage - Guide de pratiques préventives", Gouvernement du Québec, <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2011/11-203-03F.pdf>, p.25

5) DÉPRÉCIATION DE LA VALEUR MARCHANDE DES PROPRIÉTÉS

Dans notre secteur, les propriétés ont une belle valeur marchande. Lorsqu'on voit de nouvelles constructions autour de la nôtre, on peut penser que la valeur marchande de la nôtre va augmenter. Par contre, avec le projet actuellement proposé, cela pourrait être le contraire.

À part le fait que les constructions du projet seraient récentes, le fait que quelques magasins seront présents et le métro/autobus à proximité, les autres facteurs irritants tels que la hauteurs/vues des bâtiments, le trafic, la zone de chantier pendant des années, feront potentiellement en sorte de rendre le secteur et nos propriétés beaucoup moins attrayantes non seulement pendant, mais après la construction.

Ensuite, plus il y a de propriétés qui seront mise en vente à cause des nuisances, moins il y aura de rareté, et plus les prix tendront à baisser. Le principe de base de l'offre et la demande. Cela doit être pris en considération et le projet doit faire en sorte de conserver, ou encore de faire augmenter les valeurs, plutôt que de faire fuir les acheteurs potentiels.

De plus, avec la venue de tous les logements, nous pourrions faire face à une augmentation du coût de la vie. Les commerces avoisinants pourraient également monter leurs prix si aucun commerce de remplacement ne se trouve temporairement sur le site.

SOLUTIONS :

- Effectuer par une firme indépendante une études sur la valeur des propriétés, considérant l'impact des externalités négatives sur les valeurs marchandes.
- Prendre en considération toutes les autres solutions apportées à ce mémoire.
- Compensations pour diminution des valeurs immobilières dans un périmètre de 1000m.

6) STATIONNEMENT

Je me demande si le nombre d'espaces de stationnement seront suffisants pour les nouveaux résidents, leurs visiteurs, livreurs, réparateurs, etc. Cela, en plus des usagers des commerces. Et, si le nombre de places ne sont pas suffisants, les gens iront stationner sur nos rues.

SOLUTIONS :

- Étude approfondie et analyse par une firme indépendante pour s'assurer que le stationnement sur le site est suffisant pour les résidents, visiteurs et consommateurs.
- Accès stratégiques aux stationnement souterrains et étagés
- Lot 3347363 (sur Trianon) appartenant à *Place Versailles Inc.* pour usage de stationnement extérieur au sol pour le projet.
- Rabais sur les vignettes pour les résidents des rues avoisinantes.

7) HARMONISATION AVEC LE SECTEUR

Pour créer un bel environnement, l'architecture des bâtiments doit être en harmonie avec le secteur. Pour cela, il faut avoir une bonne vue d'ensemble. Le projet devrait marier modernité et singularité, tout en conservant une certaine sobriété.

D'un autre côté, pourquoi autant de mixité d'usage? Un hôtel, quand il y en a déjà un à côté sur Sherbrooke Est et Radisson, et un futur sur le terrain du *StarCité*¹⁶?

Enfin, étant donné la demande actuelle accrue et les changements démographiques, de nouvelles infrastructures scolaires seront nécessaires.

SOLUTIONS :

- Aspects physiques/architecturaux des bâtiments en harmonie avec le secteur
- Bâtiments en retrait de la rue
- Élimination de l'hôtel
- École plus grande dû à la démographie/demande
- Ajout d'un CPE dans un local commercial
- Logements sociocommunautaires et modiques au coin de Pierre-Corneille et la 25 et sur Sherbrooke Est plus près de la 25. Favorise l'hétérogénéité entre les résidents. Et, d'un point de vue économique pour les promoteurs, les unités en vente qui ont davantage de vue sur des espaces verts se rentabiliseront mieux.

¹⁶ La Presse, André Dubuc, 13 novembre 2023, <https://www.lapresse.ca/affaires/2023-11-13/sommet-de-l-est/un-hotel-au-stade-un-centre-d-innovation-et-des-investissements-d-entreprises.php>

8) INTÉGRATION DES SERVICES

L'intégration des services dans un nouveau projet doit être soigneusement planifiée. Elle doit répondre aux besoins actuels et futurs de la communauté, tout en préservant la qualité de vie et l'équité dans l'accès aux services. J'avais certaines interrogations en ce sens :

Seront-elles capables de supporter l'afflux et de répondre adéquatement à toute cette demande (eau, électricité, égouts, aqueducs, internet)? Est-ce que les transports seront adaptés à la demande?

Dans un autre ordre d'idées, aurons-nous assez de services commerciaux à proximité, comme nous avons avec la Place Versailles? Quels commerces aurons-nous ? Aurons-nous des espaces communautaires qui favoriseront l'intégration de tous?

SOLUTIONS :

- Analyse des besoins pour s'assurer de l'efficacité et la suffisance des infrastructures
- S'assurer de la durabilité des matériaux.
- S'assurer de l'entretien des tours de refroidissement.
- Projet innovateur et technologique axé davantage sur le développement durable; incorporer des technologies avancées (solutions énergétiques, géothermie, gestion des eaux, etc.).
- Ajouter des espaces d'échanges/communautaires.
- Piste cyclable traversant le projet.
- Ajout de beaux restaurants-terrasse/commerces de services.
- Tenter de renouveler/signer les baux avec *Canadian Tire, Dollarama, McDonald's, Winners* et *WalMart* ET entreprise(s) locale(s).

9) ENVIRONNEMENT ET ESPACES VERTS

Le taux d'implantation global, soit le "rapport entre la superficie d'emprise au sol du bâtiment principal et la superficie du terrain occupé par ce bâtiment"¹⁷ est hautement élevé, soit avec 47%¹⁸. Cela signifie que presque la moitié du terrain est occupé par une construction. Cela peut signifier un manque d'espaces verts au sol. Cela peut donc créer des problèmes de gestion des eaux pluviales, de la chaleur accrue, la détérioration de la qualité de l'air, un manque d'espace de stationnement sur le site, et aussi, affecter la santé mentale des gens dû à un environnement moins invitant.

Le projet a une moyenne de verdissement au sol de 25,84%¹⁹. Certains îlots ne rencontrent pas le minimum ciblé de 25% ou 35%. Dans une optique plus écologique et pour lutter contre les changements climatiques, il faudrait donc avoir un minimum d'espaces verts au rez-de-chaussée. Le tout, sans changer le verdissement au toit.

Les parcs et espaces verts devraient également être multifonctionnels, comme fournir des espaces récréatifs pour créer des espaces propices aux relations sociales.

SOLUTIONS

- Minimum de **35%** de verdissement au sol par îlot, sans abaisser le pourcentage de verdissement aux toits.
- Diminution du taux d'implantation.
- Un parc au coin de Trianon et Pierre-Corneille et en face de Pierre-Corneille.
- Ajout de jeux pour enfants et gym pour adultes dans un parc, salle de sport intérieure, piscine intérieure ou extérieure, salle multifonctionnelle, espace télétravail, terrasse accessible aux résidents du secteur.

¹⁷ Implantation et architecture d'un bâtiment, Ville de Prévost, https://www.ville.prevost.qc.ca/storage/app/media/Guichet%20citoyen/Services/Urbanisme/RUD/RUD_T4_VR.pdf, p. 4-6

¹⁸ "PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'ACHAT | DOCUMENT DE PROJET PLACE VERSAILLES INC.", Provencher_Roy, 2024, https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P128/3-1_220026_PlaceVersailles-Documents%20de%20projet-final-OCPM-240820-1.pdf, p.73

¹⁹ "PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'ACHAT | DOCUMENT DE PROJET PLACE VERSAILLES INC.", Provencher_Roy, 2024, https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P128/3-1_220026_PlaceVersailles-Documents%20de%20projet-final-OCPM-240820-1.pdf, p.93

10) ÉCHÉANCIER ET DURÉE DU PROJET

Lorsqu'on pense que la réfection du pont tunnel a débuté vers 2020 et que cela nuit aux citoyens, il ne fait aucun sens de concevoir un projet immobilier sur 10 ans, ou même 15 et 20 ans. Pour nous, c'est un nouveau chantier de construction qui s'ajoute. À titre d'exemple, le *Faubourg Contrecoeur* (2004) a plus du double de terrain avec 38 hectares²⁰ et cela a pris environ 12 ans pour développer du résidentiel.

Cela va causer des nuisances prolongées, perturbera la circulation et pourra créer un mauvais impact économique, de l'anxiété pour les citoyens, de la pollution, de la dévalorisation des propriétés et l'augmentation du coût du projet en soi.

SOLUTIONS:

- Planification et coordination optimisée ; permis et autorisations accordés rapidement, travail en parallèle, augmentation des effectifs.
- Incitatifs gouvernementaux (ou pénalités) pour les entrepreneurs.
- Diminution de la durée des travaux à **6 ans**

²⁰ Ville de Montréal, Comité Jacques-Viger, 2017, https://applicatif.ville.montreal.qc.ca/som-fr/pdf_avis_cjv/pdfav21587.pdf

LA RÉTENTION DES CITOYENS

Chaque année, des gens quittent Montréal pour d'autres régions. On en dénombrait presque 25 600 en 2022-2023²¹. Ce chiffre est plus bas qu'en temps de pandémie, mais beaucoup plus élevé qu'il y a plusieurs années. Cela peut être aussi bien gens en quête de meilleures conditions de vie et d'un coût de la vie plus abordable, ou encore à cause d'une perte de sentiment d'appartenance lié aux changements démographiques, pour des raisons familiales ou pour l'emploi, pour la recherche d'un endroit plus calme, des meilleurs services, etc.

Si la qualité de vie des gens est appréciable, ils seront plus enclins à rester. Mais pour cela, il faut avoir un environnement qui répond aux besoins physiques, émotionnels et sociaux des gens. Le projet doit donc **concilier l'intérêt individuel et collectif**.

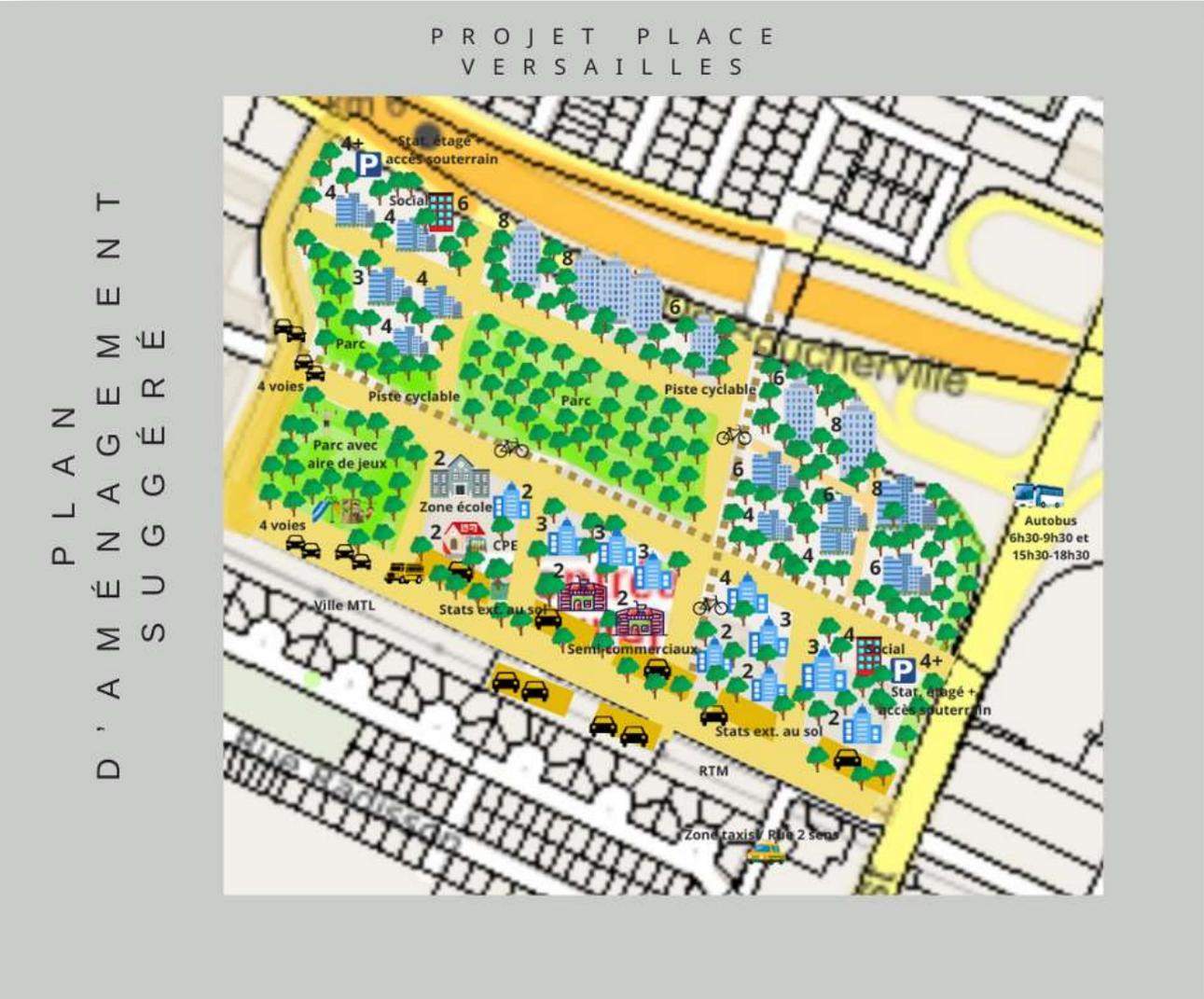
Un projet immobilier invitant et en harmonie avec son environnement fera en sorte de favoriser son intégration et d'être mieux reçu par les résidents déjà en place. Un concept mieux pensé avec une ambiance décontractée et chaleureuse, des attractions, des restaurants, des boutiques et des commerces de proximité saura ajouter du dynamisme au quartier.

La rétention des citoyens est importante pour une ville. Elle favorise la vitalité économique, la cohésion sociale et culturelle, les investissements (de toute sorte) à long terme, ainsi que la résilience urbaine.

²¹ "Montréal de moins en moins attrayant pour le reste du Québec", article de Isabelle Ducas, <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-03-21/migrations-interregionales-au-quebec/montreal-de-moins-en-moins-attractif-pour-le-reste-du-quebec.php>

PLAN D'AMÉNAGEMENT SUGGÉRÉ

Voici maintenant ma vision de ce que pourrait représenter le plan d'aménagement, en remplacement du plan actuel:



Caractéristiques principales :

▪ Bâtiments:

- 2 à 8 étages / zones résidentielles faibles, moyennes (R-M 4-6) et hautes (R-H 8) en continuité avec le secteur et le zonage du secteur 14-T2.
- Aucune dérogation.
- Usages mixtes.

▪ Densité:

- 17 hectares x 110 logements par hectares (seuil minimum moyen selon la modulation de la densité résidentielle (*Schéma d'aménagement* de la ville de Montréal - *Carte 32*) = **1870 unités** (x 2 personnes par ménages en moyenne à Montréal = **3740 personnes**)
- Même prorata au niveau de la composition; condos, locatifs, vie active, RPA, sociaux communautaires, loyers modiques, école, semi-commerciaux avec bureaux.
- Densifier sans hauteurs excessives: Ériger des bâtiments en copropriété ou à usage mixte, construire des bâtiments adjacents ou mitoyens, diviser le terrain en plusieurs îlots, prioriser les stationnements souterrains, optimiser les stationnements étagés, éliminer l'hôtel.

▪ Implantation:

- Les plus hauts étages en bordure de l'autoroute 25: favoriser l'accessibilité et la visibilité, décongestion du site, n'obstrue pas les vues, optimiser l'utilisation globale du site.
- Hauteur maximale de 2 étages le long de la rue Trianon (R-F 1-3).
- Gradation des hauteurs de Trianon vers l'autoroute 25 (vers l'Est).
- Élimination de l'hôtel ; il y en a déjà un à proximité, donc saturation d'usage
- École surdimensionnée + ajout CPE
- Logements sociaux et loyers modiques près de l'intersection de la 25/Pierre-Corneille et sur Sherbrooke Est; favoriser l'homogénéité.
- Accès souterrain du site au métro Radisson: plus sécuritaire pour les piétons et évite les accidents, le trafic.
- Stationnement souterrain, étagés et au sol (lot: 3347363 Cadastre du Québec)
- Accès stratégiques aux stationnements sous-terrain et étagés
- 4 voies sur Trianon et Pierre-Corneille (2 fois 2 voies à double sens)
- Débarcadère d'autobus dans la zone prévue ou après Radisson sur Sherbrooke direction Ouest
- Piste cyclable traversant le projet
- Plusieurs couloirs de circulation dans le projet
- Parcs principaux à l'intersection de Pierre-Corneille/Trianon, parc au centre du projet et espaces verts répartis dans le projet
- Min. 35% espaces verts par îlot, sans changer le % prévu de verdissement au toit; lutte contre les changements climatiques, optique écologique, relations sociales
- Durée de réalisation des travaux: 6 ans: Incitatifs et pénalités

▪ Architecture (construction innovante/durable) & environnement:

- Bâtiments modernes et urbains en cohérence avec le cadre environnant; revêtement de briques, couleurs: brun, beige, noir, blanc, rouge (intégralement blanc = plus réfléchissant = îlots de chaleur)
- Insonorisation supérieure
- Lignes de distribution souterraines
- Toits verts avec jardin
- Murs de végétaux
- Logo affiché (même nom: "La Place Versailles")
- Certifications: LEED, BOMA BEST, Novoclimat, Code du bâtiment

▪ Efficacité énergétique:

- Unités intelligentes
- Thermopompe modulable
- Récupération de l'eau de pluie
- Panneaux solaires (énergie renouvelable)
- Façades éclairées au DEL et attrayante de l'autoroute
- Équipement à faible consommation d'eau

▪ Commodités = dynamisme:

- Parc avec jeux pour enfants et gym pour adulte
- Commerces connus, restaurants branchés avec terrasses
- Gym/piscine intérieurs
- Salle et lieux polyvalents
- *Lounge* extérieur, terrasses communes sur le toit
- Jardins intérieurs/extérieurs
- Stationnements pour vélos

▪ RÉSULTATS:

- Bien-être et rétention des citoyens
- Diminution des nuisances de vues/ombrages/valeur des propriétés
- Diminution de la congestion
- Infrastructures plus gérables
- Site plus attrayant et convoité
- Meilleure préservation du site

INSPIRATIONS

Voici aussi quelques inspirations architecturales et de style de vie pour le projet.

PROJET PLACE
VERSAILLES

INSPIRATIONS
ARCHITECTURES






Oria, Brossard
Luminosité, fluidité,
transparence

Arbore, Montréal
(Griffintown)
Semi-commercial city

Ion Par Fleurs, Brossard
Luminosité de nuit

Natur, Québec
Design moderne en harmonie avec le secteur

PROJET PLACE
VERSAILLES

INSPIRATIONS
ESPACES DE VIE






Wood Up, Paris
Terrasse avec jardin
communautaire sur le toit

CHICAGO
Parc urbain, promenade
contemporaine, jeux pour
enfants et adultes

Les Cours Bélierie
Terrasse contemporaine
commune sur le toit

Lign, France
Piste cyclable traversant
le projet

CONCLUSION

Sant réitérer chacun des éléments que nous avons vu plus haut, voici ce que j'en conclus:

- ✓ Révision et repositionnement des éléments du plan d'implantation
- ✓ Diminution de la hauteur des bâtiments
- ✓ Diminution du nombre d'unités
- ✓ Augmentation des espaces verts
- ✓ Réduction du temps de construction du projet

Le conseil municipal de la ville de Montréal devrait:

- ❖ **ÊTRE À L'ÉCOUTE DES CITOYENS** : Les gens se sentent impuissants et lancent un cri du cœur, comme nous avons pu le constater lors de la séance d'information du 27 septembre 2024. Beaucoup de regroupements ont vu le jour en peu de temps pour se mobiliser et dénoncer ce projet insensé. Il serait bien que les nos élus représentent nos intérêts en prenant des décisions qui reflètent les besoins et préférences de la communauté en terme de développement urbain. Il faut privilégier une approche plus humaine.

De plus, les gens veulent aussi être impliqués. La preuve, la **participation active de multiples citoyens** au processus d'opinion publique et les suggestions apportées afin qu'un projet prenne vie à cet endroit.

- ❖ **FAIRE APPORTER DES MODIFICATIONS SIGNIFICATIVES AU PLAN D'AMÉNAGEMENT** : Les gens sont très inquiets, voire même outrés par ce projet immobilier d'envergure. Mise à part le fait que le projet va subtilement vers une approbation, il est inconcevable de construire des tours avec des hauteurs aussi colossales qui s'interposeront à nos vues et affecteront notre vie privée en plus de réduire l'ensoleillement, construire autant de portes, et avoir autant de mixité d'usages, accorder aussi peu d'importance à l'environnement (visuel, sonore, végétal, etc.) et faire perdurer le projet.

Si le projet proposé va de l'avant, cela va affecter notre environnement, notre intimité et nos propriétés, créer un trafic monstre, détruire notre vie de quartier, et surtout, BAISSER NOTRE QUALITÉ DE VIE!

→ **UNE RÉVISION DE L'INTÉGRALITÉ DU PROJET S'IMPOSE!**



Un comité consultatif de citoyens, composé de résidents du quartier, devrait être formé pour participer au processus décisionnel. Étant dans le domaine immobilier, ouverte aux idées, aux changements et aux opinions d'autrui et constamment en mode solution, je soumettrais ma candidature.

En terminant, j'espère que vous prendrez en considération tous les éléments contenus dans ce rapport, car le projet de la Place Versailles doit absolument être revu. Je pense qu'il serait également une bonne idée que la ville de Montréal, les promoteurs et toutes les parties impliquées dans le processus prennent connaissance du rapport de l'OCPM, ainsi que des opinions et des mémoires des citoyens.