

Mme DANIELLE SAUVAGE :

Merci.

405 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que tu as une autre question? D'autres questions?

Merci beaucoup, monsieur.

410

On va poursuivre dans un instant avec la prochaine présentation.

415 Bonsoir, monsieur Chartier. Juste avant de commencer, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Ensuite, les commissaires disposeront également de 10 minutes pour discuter avec vous. Nous vous aviserons lorsqu'il restera 2 minutes.

Nous vous écoutons.

420 **M. DANIEL CHARTIER, citoyen :**

420

Oui, bonjour. La Place Versailles et ses abords, c'est un site stratégique au point de vue de la mobilité qu'il faut transformer en un milieu de vie accueillant. C'est une transformation essentielle qu'il faut réussir pour le bien de tous. Quand on regarde le site, là, ce sont d'immenses stationnements, ce sont des bâtiments plats, pour la gestion des eaux, c'est un désastre, pour la verdure, c'est un désastre.

425

Donc, il faut que ça soit requalifié. C'est une requalification importante pour tout l'Est de Montréal. C'est le point sur lequel j'essaie de développer. C'est-à-dire qu'il faut regarder ça dans un contexte plus large. Même pour l'image de l'Est et pour le futur de l'Est.

430

La Place Versailles s'est installée où elle est parce que c'était une localisation stratégique au point de vue routier, c'est-à-dire que les gens en auto voyaient les affiches de Place Versailles, qu'ils soient sur l'autoroute A25 ou sur la rue Sherbrooke.

435 Mais, actuellement, la signalisation touristique, en venant sur les autoroutes 40, 25 et 20, dirige les automobilistes vers le territoire qui entoure Place Versailles. C'est un territoire hostile. C'est un premier contact minable avec la fibre urbaine de Montréal, ça n'a aucun bon sens.

440 Donc il faut requalifier ce territoire-là comme une entrée de ville stratégique. Et le premier ministre Legault, en 2022, a parlé de créer une porte de l'Est pour rattacher les quartiers qui ont été séparés par la création de l'autoroute. Et Mercier-Est, Longue-Pointe, a été le plus frappé en termes de destruction. Parce que le quartier Longue-Pointe a été rasé, essentiellement.

445 Donc, il faut recréer une connectivité entre Mercier-Est et Mercier-Ouest, et à l'occasion, créer une porte de l'Est. Quelque chose d'un peu comparable à ce qui a été fait à Henri-Bourassa et Pie-IX ou encore mieux, à plus grande échelle, Robert-Bourassa, là où l'autoroute Bonaventure finit sur Robert-Bourassa, c'est vraiment exceptionnel.

450 Ce type de requalification là, des abords de Place Versailles, ça devrait amener à une révision complète de la façon de voir les interfaces entre la Place Versailles et le territoire qui l'entoure. Actuellement, c'est fait comme... c'est dégueulasse. On essaie de se tenir loin de ce territoire-là. Mais si ça devient un territoire attractif, ça change complètement la dynamique à l'intérieur de la Place Versailles.

455 L'autre aspect, c'est que Place Versailles, c'est une localisation stratégique pour les transports collectifs. Le métro, probablement bientôt un tramway accessible universellement, des autobus... Le pôle intermodal Radisson. Actuellement, le pôle intermodal Radisson, c'est un peu n'importe quoi, c'est rabiboché avec le temps, et il a besoin d'une vraie transformation.

460 Un peu comme le 1000 de la Gauchetière, c'est-à-dire un bâtiment... Les autobus seraient en souterrain, et à la limite, pourraient sortir directement, sans même emprunter la rue Sherbrooke et peut-être même à partir des bretelles d'autoroute, ils pourraient rentrer directement.

465 Donc, il y a un projet à développer par l'ARTM, mais à travailler avec d'autres. Et puis, je dis, il faut que ça soit maillé finement avec le projet à développer. Je pense même que le développeur aurait intérêt à ce que le pôle Radisson devienne exceptionnel, puis qu'il y ait aussi le tramway, et tout ça.

470 Donc, il y a un potentiel exceptionnel. Quand on parle d'un projet... Ce projet-là va prendre une vingtaine d'années à se développer, donc toute la partie sud, ça va se faire dans 20 ans. Donc la requalification va se faire. Puis le rapport de l'ARTM sur le tramway le dit : le viaduc existant, le tramway ne pourra pas passer dessus. Il va falloir soit le reconstruire ou le retravailler de façon significative. Tant qu'à le refaire de façon significative, faisons un projet de grande envergure.

475 La Place Versailles et ses abords. Là, quand on regarde... Cette image-là montre le voisinage de la Place Versailles, bien, la Place Versailles actuelle et son voisinage. Et donc, il faut que ça soit pensé pour les futurs résidents du projet, mais aussi pour le voisinage.

480 Et quelque part, il y a des potentiels. Il faut que le projet devienne intéressant pour les gens qui vivent autour, puis pour que les gens qui vivent dans le projet, ils aillent trouver des services ailleurs en périphérie, c'est-à-dire, dans Anjou, dans Mercier-Ouest et dans Mercier-Est. Donc, quelque part, il faut... Par exemple, l'école Dunton, de niveau secondaire, ou autre, et Des Roseraies, pour les... Donc, il y a tout un tissage avec le voisinage qui doit se développer.

485 Il faut aussi que le projet ait un véritable « vivre ensemble ». Là, l'impression qu'on a quand on regarde le projet, il est très beau, excusez l'expression en anglais, il est très *slick*. C'est propre, propre, propre. On a l'impression que ça va être propre, propre, propre. C'est fait pour attirer les gens qui ont beaucoup d'argent à mettre sur des condos.

490 Mais quelque part, il me semble que ça ne ressemble pas à une ville. Une ville, c'est un
petit peu plus cacophonique, un peu plus désordonné, un peu plus... Il y a des secteurs qui sont
propres, propres, propres, mais il y a, un moment donné, un peu de chaos qui existe, souvent
généralisé par des choses qui existaient auparavant, qu'on a réussi à réinventer de façon artistique,
intelligente et autres.

495 Donc, comment faire pour créer un vrai milieu de vie? C'est-à-dire que... Quand on regarde
ça, on n'a pas l'impression qu'il va y avoir une vie communautaire, que les gens vont vivre... Qu'il
va y avoir une vie de quartier. Comment développer une vie de quartier?

500 Il y a donc des modifications à penser. Là, on a respecté les normes, c'est correct, mais
pour créer une vraie vie de quartier, des fois, ça prend... Il y a peut-être, à un moment donné, des
changements d'échelle, moins hauts, mais plus denses, les bâtiments, un peu plus touffus, plus...
comme des labyrinthes de rue, ou autres, en tout cas. Mais il y a une façon de sortir de l'espèce de
stéréotype de la pureté parfaite du projet.

505 Il faut repenser le secteur avoisinant, l'entrée de ville, la porte de l'Est. Quand on regarde
cette image-là, j'ai fait un gros plan sur les abords de Sherbrooke et de l'autoroute 25, et ce qu'on
voit, c'est un gros bâtiment, c'est un parking étagé qui va accueillir les gens dans ce secteur-là, et
un espace... de la verdure, une masse de verdure pour isoler.

510 Mais si on repense tout ce secteur-là, tout le voisinage, et qu'on fait un stationnement
souterrain qui accueillera les gens pour les activités commerciales pendant plusieurs années, et
dans 20 ans, on mettra des bâtiments signatures sur le stationnement souterrain. À la limite, il
pourrait y avoir d'autres stationnements souterrains ailleurs, en bordure de l'autoroute 25, et au-
dessus desquels il y a des bâtiments qui s'ajouteront ultérieurement.

515 Donc, plutôt que chaque bâtiment ait ses stationnements souterrains, quelque part, quand
il y a une mutualisation des services, on peut réussir à développer une meilleure synergie, puis à
avoir moins de stationnements au total.

520

LE PRÉSIDENT :

Il vous reste 2 minutes.

525 **M. DANIEL CHARTIER :**

Parfait. Donc, il y a une entrée... Là, on arrive vis-à-vis le parking, le gros parking qui serait à gauche. Ça, c'est une entrée... Les gens et les étudiants de Concordia disaient, ça, ça devient crucial pour les autobus, parce que s'il y a des autobus qui rentrent là, ils pourraient rentrer plus loin et aller dans le pôle intermodal.

530

Enfin, la conclusion, c'est que ça prend une large concertation pour réussir la transformation vitale pour l'Est et pour Montréal. Il faut que le développeur, l'arrondissement, la Ville, l'ARTM, les groupes communautaires, tout ça... Qu'il y ait un vrai travail très touffu pour réussir à développer des choses intéressantes pour tous.

535

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. C'est à notre tour, on a des questions. Danielle?

540

Mme DANIELLE SAUVAGE :

Alors, je me disais : comment est-ce que vous voyez ça sur une évolution de 20 ans, est-ce que vous voyez ça comme un projet...

545

Le début de ma question, c'était la porte de l'Est. C'est magnifique, mais comment vous voyez l'évolution de ce projet-là?

550

M. DANIEL CHARTIER :

555 Bien, c'est un projet... Dans le cadre du tramway... Le tramway, normalement, devrait être
une des priorités... en tout cas, c'était la promesse phare de la CAQ en 2018. Ils ont tergiversé en
masse depuis, mais après un long détour, on est revenus au tramway. Et le bout de l'île jusqu'à
Radisson, c'est le tracé essentiel. Il faut qu'un tramway se rende à Radisson, parce que Radisson,
c'est ce qui permet aux gens d'aller vers la Rive-Sud, d'aller vers Laval. Donc, quelque part, c'est
un pôle intermodal incontournable.

560 Avoir un tramway dans l'Est qui ne passe pas par Radisson, ça n'a pas de bon sens. Il faut
qu'il y ait une connectivité à Radisson. La façon de le faire avant, après, pour ensuite aller au centre-
ville, ça, ça pourrait être longuement discuté. Puis comment connecter avec les autres endroits, ça
pourrait être discuté, mais ça, c'est fondamental. Puis on ne parle pas de projet fou, là, on parle de
565 quelques milliards seulement. Parce que ça pourrait se faire dans un horizon de cinq, six ans.

Mais le problème à cet endroit-là, c'est le viaduc. Donc ça pourrait être... Honoré-
Beaugrand, il pourrait se rendre à Honoré-Beaugrand, puis ensuite à Radisson, là, mais d'ici 10
ans, c'est faisable. Puis si on fait un tramway, puis le PUM, qu'il y aura les débats à partir de la
570 semaine prochaine... Le transport collectif, c'est au cœur du PUM et le tramway de l'Est, le tramway
du Sud-Ouest c'est au cœur du projet du PUM. Il faut donc y aller de l'avant avec ça.

Puis si on démolit le viaduc, bien, est-ce qu'on peut le reconstruire avec des empattements
plus larges, avec des espaces verts de chaque bord, puis des œuvres d'art, puis des mises en
575 scène paysagères. Ça semble un peu utopique, mais quelque part, pourquoi, nous autres, dans
l'Est, on n'a pas le droit d'avoir une vraie porte de l'Est alors qu'il y en a une qui a été faite au coin
de Henri-Bourassa et Pie-IX, alors que c'est... en termes d'importance au niveau des routes, c'est
infiniment moins important, là. Quand on regarde, toute la signalisation touristique envoie le monde
à cet endroit-là. Quelque part, pour aller au stade, pour aller au Biodôme, au jardin botanique et
580 autres.

585 Moi, je pense que c'est inéluctable... en tout cas. Il faut mobiliser l'Est, et je pense que c'est quelque chose qui va se développer avec le temps, là. Je n'ai pas eu le temps de pousser pour avoir tous les appuis que je souhaitais. Il fallait qu'il y ait des débats pour avoir les appuis. Mais je pense que c'est une idée qui va faire son chemin assez rapidement.

Mme DANIELLE SAUVAGE :

590 Merci.

LE PRÉSIDENT :

595 J'ai une question pour vous. On a beaucoup parlé des impacts sur l'environnement immédiat. Vous venez de parler du voisinage. Selon vous, quels aménagements, en amont des travaux du site de Place Versailles, rendraient plus efficaces et réduiraient leurs impacts sur le voisinage du secteur en développement?

M. DANIEL CHARTIER :

600 Bien, il y avait le phasage, là, la question, comme les gens soulignaient. S'il y avait déjà en périphérie... Si les bâtiments qui sont à la périphérie du site étaient construits en premier, ça ferait une espèce de barrière sonore pour les gens qui demeurent autour du site, les bungalows ou les tours à logements.

605 Et l'autre point dont je n'ai pas parlé dans ma présentation orale, mais dans mon texte, oui, c'est le fait de dire, bien, on met les HLM, en tout cas, les loyers modiques, on les tasse dans un coin, puis on fait un ghetto pour eux autres, puis le reste de la population va vivre... gentrifiée, va vivre ensemble. Ce n'est plus une manière de développer des quartiers, maintenant. Il faut que ça soit intégré. On ne cherche plus à faire des ghettos. Il faut que ça soit... À Paris, il y en a. Ils font en sorte que les logements, ce sont juste quelques logements à l'intérieur d'un bâtiment, là, ce ne sont pas des bâtiments dédiés. En tout cas, ici, ça peut peut-être être différent, mais... quelque part, il faut qu'il y ait une intégration.

610

LE PRÉSIDENT :

615 O.K. As-tu une question, Lorène?

J'ai peut-être une autre question pour vous. Sur la durée de la réalisation du projet – on parle de peut-être jusqu'à 25 ans –, comment le promoteur pourra-t-il s'assurer de le faire évoluer selon les nouvelles conditions qui verront le jour?

620

M. DANIEL CHARTIER :

625 Bien, on voit que la résistance au changement a été assez forte. Et là, dans les villes, on voit que le changement se fait à une vitesse grand V. Les choses se transforment très, très rapidement. Et je pense qu'au niveau... particulièrement au niveau de Communauto, le BIXI, tout ça, la géothermie ou les services thermiques. Il y a moyen de développer des projets, on sait que ça s'en vient.

630 On développe l'infrastructure pour avoir de la géothermie et pouvoir faire en sorte qu'une grappe de bâtiments ou une plus grosse grappe soit desservie en géothermie, en stationnements ou autre. Mais c'est une planification. Il faut que le développeur, quitte à couper ses lots pour différents promoteurs, mais même que là... Que les règles du jeu soient claires ou que la Ville soit impliquée dans la notion d'opération des stationnements ou de la géothermie, ou que ça soit le développeur, là, mais ça, c'est à eux à voir.

635

640 Mais quand l'idée est là, puis tout le monde a le consensus, puis il y a de l'argent... Puis ils économiseraient, là. Quelque part, ça serait plus rentable, là. Quelque part, je pense que la... Ce n'est pas de dire que ça va leur coûter plus cher, je pense qu'il y a des avenues de solutions qui vont leur permettre de sauver de l'argent, de faire plus d'argent avec un meilleur projet. Puis de mieux desservir, puis d'être plus respectueux du voisinage.

Parce que, à un moment donné, si tu fais un peu plus de développement proche de la Place, bien, peut-être que tu seras obligé de mettre ta tour... tes tours pourront peut-être être un peu plus

645 basses, proche des gens qui vivent en périphérie, là, que ce soit le long de... je ne sais plus, le long de Pierre-Corneille ou Radisson, là. Quelque part, il y a un moyen de moduler les hauteurs de façon plus sensible avec le voisinage, plus respectueuse des paysages.

LE PRÉSIDENT :

650 O.K. Est-ce que vous avez d'autres questions?

Merci beaucoup.

M. DANIEL CHARTIER :

655 Merci.

LE PRÉSIDENT :

660 Dans un instant, on va passer à la prochaine présentation. Merci.

Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour exposer votre opinion. Ensuite, les commissaires disposeront également de 10 minutes pour discuter avec vous. Nous vous aviserons lorsqu'il restera 2 minutes à votre présentation. À vous la parole.

665

M. JEAN-FRANÇOIS GRENIER, groupe Altus :

670 Merci. Je me présente. Jean-François Grenier, directeur principal au groupe Altus. Mon expertise, c'est dans le commerce de détail, avec des promoteurs, une cinquantaine de détaillants, des villes, des SDC, puis ça fait à peu près 45 ans que je fais ça, j'ai une certaine expertise.

Mon mémoire vise à démontrer que la densification des propriétés commerciales, particulièrement les centres d'achat régionaux comme Place Versailles ou suprarégionaux comme, par exemple, Galeries d'Anjou, cette densification-là avec d'autres usages, entre autres résidentiels,