

Projet Place Versailles - OPINIONS THÉMATIQUES EN LIGNE

Mobilité

Nom complet

Marie-Claude Alary

Mon opinion

Quoique ce ne sont présentement pas la totalité des 3223 places de stationnement qui sont présentement utilisées, l'ajout de seulement 600 places alors que plus de 5000 unités résidentielles seront ajoutées est utopique.

Je vis à quelques minutes de marche de la station Radisson et la très grande majorité des résidents du quartier ont une voiture, quand ce n'est pas deux. Je comprends que nous sommes dans une ère de changement, mais je serais surprise que plus de la moitié des nouveaux résidents n'aient pas de voiture.

Vivant à quelques minutes de marche de la Place Versailles, je tente de m'y rendre à pied la majorité du temps. Toutefois quand je dois acheter des articles plus lourds ou volumineux, je prends ma voiture. Je crois que le manque de stationnement pour les clients aura un impact négatif sur les commerces.

Je pense également aux personnes âgées, mes parents par exemple, ils ont toujours été en faveur de prendre le métro lorsqu'ils en avaient l'occasion, mais j'ai malheureusement constaté qu'avec les escaliers et la marche requise pour utiliser le transport collectif, ils ne sont plus aptes à se déplacer en métro, les jambes suivent difficilement et la fatigue s'installe. Un nombre limité de stationnement va les empêcher de pouvoir se rendre à la Place Versailles où se trouve présentement leur pharmacie et d'autres commerces qu'ils apprécient.

Nom complet

Jacques Alary

Mon opinion

Le manque de stationnement gratuit pour aller dans les commerces de la place Versailles!

Nom complet

Jacques Alary

Mon opinion

Il y a présentement des problèmes de congestion sur Sherbrooke, ça va être pire avec l'augmentation du nombre de véhicules des résidents de la place Versailles!

Nom complet

Rolande Binette

Mon opinion

Bonjour

La problématique majeure reliée à ce projet est, à mon avis, en lien avec la circulation automobile sur la rue Sherbrooke. Car un tramway s'en vient sur la rue Sherbrooke, devant votre site.

Si la situation de la circulation était mieux réglée par la ville de Montréal et l'ARTM, je pense que votre projet pourrait s'intégrer mieux dans ce quartier résidentiel.

Les rues autour de la Place Versailles sont déjà très embouteillées depuis plus de 10 ans lors des heures de pointe de la circulation am et pm. L'ajout de 5200 nouveaux types d'habitation va détériorer encore plus la situation, le contraire est impossible. Malheureusement ce ne sont pas les résidents du secteur qui causent la majorité des embouteillages sur la rue Sherbrooke, mais plutôt la proximité des autoroutes 25 nord et sud, ainsi que les résidents de l'est de l'Île qui utilisent en majorité la rue Sherbrooke pour aller vers l'ouest. Certains d'entre eux, de la rive nord et la rive sud et même de l'est de l'Île, pourraient être intéressés à prendre le métro plutôt que leur automobile mais après avoir traversé les ponts, il n'y a aucun stationnement incitatif pour les aider à stationner leur auto. Le seul stationnement incitatif, au métro Radisson, est plein à partir de 7 heures le matin. Les résidents du secteur utilisent le plus possible le métro, qui est à leurs portes; les autos qui arrivent des banlieues par la 25 et qui arrivent de l'est sont celles qui causent le gros de cet embouteillage.

Une autre problématique qui se rajoute est l'arrivée future du PSE (Projet structurant de l'est) dont le tramway passera sur la rue Sherbrooke, ce qui va enlever une voie de circulation automobile dans chacune des directions. Comme il n'y a présentement que 2 voies pour les automobiles (la 3e voie est réservée aux autobus, taxis), si on en enlève une de plus, il ne restera qu'une voie pour circuler sur la rue Sherbrooke. La Ville de Montréal a-t-elle tenu compte de ceci dans les projections futures de la circulation? Si je regarde le tracé qui a été analysé dans votre document (page 14), le PSE ne semble pas passer sur la rue Sherbrooke, votre analyse semble basée sur le tracé de septembre 2023 qui n'a pas été retenu. Vous devez faire votre analyse basée sur dernier rapport de l'ARTM de 2024. A ce moment-là, votre évaluation sera différente.

Il m'apparaît que vos projections sont liées uniquement au projet de la Place Versailles, sans y ajouter ce qui s'en vient dans le futur avec les dernières décisions prises par l'ARTM. Chacun, à la ville de Montréal, semble plutôt travailler en vase clos. Déjà si le tramway prévu passait rue Hochelaga, cela laisserait 2 voies de circulation pour les autos qui se déversent de la rive sud et de la rive nord, avec les voies de sorties qui aboutissent toutes

rue Sherbrooke. Je n'en reviens tout simplement pas que vos projections sont basées sur un projet qui n'est plus dans les cartons de l'ARTM.

[https://www.artm.quebec/grands-projets/projets-dinfrastructure/projet-structurant-de-lest/#:~:text=Proposition%20de%20trac%C3%A9%20du%20projet%20structurant%20de%20l'est%20\(avril,la%20ligne%20verte%20du%20m%C3%A9tro.](https://www.artm.quebec/grands-projets/projets-dinfrastructure/projet-structurant-de-lest/#:~:text=Proposition%20de%20trac%C3%A9%20du%20projet%20structurant%20de%20l'est%20(avril,la%20ligne%20verte%20du%20m%C3%A9tro.)

Si la ligne verte du métro était prolongée vers l'est, jusqu'à Georges V et qu'un immense stationnement incitatif y était annexé, la circulation devant la Place Versailles serait réduite des autos provenant de l'est. La problématique de l'absence de transport en commun décriée par les résidents de PAT serait à mon avis beaucoup améliorée. La circulation serait plus fluide autour du métro Honoré-Beaugrand (qui ne serait plus le terminus de la ligne verte) et au métro Radisson. La rue Honoré-Beaugrand n'a pas été conçue pour être un terminus de stations de métro, non plus que le métro Radisson car ce sont deux secteurs résidentiels. Ces milieux n'ont pas été conçus pour une telle densification.

Alors qu'on devrait désengorger la rue Sherbrooke, vous aller l'engorger encore plus avec ces 5200 nouvelles habitations. La ville doit refaire ses projections sur la circulation à la lumière de l'arrivée du tramway rue Sherbrooke, tramway qui passera devant la Place Versailles, donc devant le futur site résidentiel.

Réglez le problème de circulation, et votre projet sera mieux accepté par la population avoisinante, et les nouveaux résidents de votre projet en seront également plus heureux.

Nom complet

Aurélie Noël

Mon opinion

Pourquoi ne pas innover et créer un quartier sans voitures, ni asphalte! Voilà un projet qui ferait sensation. Même le Texas s'y est mis: <https://ici.radio-canada.ca/info/long-format/2100375/quartier-zero-voiture-phoenix-cul-de-sac>

Nom complet

Chantal Marier

Mon opinion

La rue Pierre-Corneille doit rester à deux voies sans ajout de pistes cyclables. Déjà, le trafic est constant aux heures de pointes; la rue est étroite et courbée; les deux côtés de stationnements sont rapidement pris par ceux qui vont prendre le métro à Radisson.

Ainsi, peu de stationnement sont libres pour mes visiteurs qui doivent aller stationner dans l'espace de place Versailles faute de place sur les rues Pierre-Corneille et de l'Authion.

Dans le temps des Fêtes, c'est la même chose même si l'on croit que cette période basse dans le cadre de la circulation, tout le monde va stationner dans la Place Versailles. En sachant qu'une ville en termes d'habitants (plus de 5000 habitants = ville) s'installera au sud de la rue Pierre-Corneille et le taux de stationnement est inférieure à la moyenne du quartier, j'appréhende grandement le débordement du manque de stationnement du projet sur les deux rues ci-haut mentionnées.

L'intersection des rues de l'Authion et Pierre-Corneille est un danger de tous les jours. Piétons et voitures ne coopèrent pas toujours et vouloir ajouter des pistes cyclables s'avèrent un risque sûr d'accident. Si les cyclistes comme on en voit partout font fi de l'arrêt obligatoire, ils sont à même de se voir accrochés par un véhicule qui lui non plus ne fait son stop.

Maintenant, imaginez les déplacements des véhicules d'urgence dans ces conditions. Déjà,

lorsque ceux-ci doivent se présenter sur la rue Pierre-Corneille, ils doivent faire entendre le « gong » pour que les gens arrêtent. La sécurité de tous m'inquiète profondément au coin de l'Authion et Pierre-Corneille présentement. Imaginer avec des pistes cyclables en plus...

Conserver la rue Pierre-Corneille avec ses deux voies en gardant le maximum de stationnement sans pistes cyclables ne réglera aucunement le manque à gagner du peu de stationnement du projet Versailles. La rue est saturée de véhicules stationnés. Augmenter le nombre de stationnement déficient doit se faire à même le nouveau projet Place Versailles.

Nom complet

Danièle Goulet

Mon opinion

Les 3600 stationnements pour 5200 logements sont de beaucoup Insuffisants quand déjà il y a un manque d'espace dans cet environnement. La qualité de l'air de l'est de la Ville est la moins bonne de la ville et avec toute cette circulation, en plus du tunnel, nous allons étouffer. Pourquoi les bâtisses les plus hautes doivent être sur Pierre Corneille au lieu de Sherbrooke et de Boucherville, ce qui ne pénaliserait pas les résidents actuels. En ce qui concerne le manque de stationnement, vous parlez aussi de piste cyclable? La rue Pierre-Corneille qui est déjà congestionnée, que va-t-il se passer lorsque la construction commencera avec ses camions, ses machineries lourdes et ses travailleurs? Quel impact ce projet apportera sur le système routier? L'entrée du projet avoisinant la rue de Boucherville va complètement bloquer la voie de déserte ainsi que la rue Pierre-Corneille. S'il n'y a pas assez de stationnement pour les occupants, est-ce que nos visiteurs doivent

tous venir en métro, ce qui est complètement ridicule. Je pense sincèrement que ce projet a besoin d'être revu, beaucoup trop gros, voir déplacements de bâtisses, ensoleillement, stationnements et impact sur les actuels résidents. Cet espace n'est pas une ville et nous souhaitons garder une certaine qualité de vie, ce qui va nous être enlevé avec ce projet.

Nom complet

André Crête

Mon opinion

La congestion automobile entoure le projet depuis des lunes !!! Mais avec 5000 logements et une école, le nombre de piétons vers le métro Radisson va augmenter. Après 4 ans de plans et réflexion, qui aurait dû présenter, au moins, une ébauche de solution pour sécuriser les piétons et améliorer la fluidité du trafic automobile ?

Nom complet

Cécile Lépissier

Mon opinion

Ce projet va engendrer énormément de trafic sur la rue Pierre-Corneille, qui en subit déjà suffisamment.

La rue à sens unique va déboucher sur l'avenue de l'Authion est un non-sens, cela va empirer le problème. Il est déjà compliqué pour les piétons de traverser à cet endroit à l'heure actuelle en heure de pointe... Et que dire des passages piétons en face du métro? Il faut créer un souterrain pour l'accès à la place Versailles, car avec la densité de population que va engendrer le projet, les voitures ne pourront juste plus passer entre les piétons sortant/entrants du métro.

Nom complet

Emilia Pereira

Mon opinion

Demeurant rue Pierre-Corneille, je me demande comment mes enfants, qui viennent de loin, sans possibilité de transport en commun, vont pouvoir stationner lors de leurs visites si nous perdons les stationnements disponibles à proximité.

Nom complet

Louise Lafontaine

Mon opinion

Aucun doute...pour vous les résidents actuels de condos Versailles ou de Place de l'Authion ou autre vous importent peu ou pas du tout. Où iront stationner les usagers stationnés sur Pierre-Corneille et sur de L'Authion chaque matin et chaque soir? Et nos visiteurs? Comment je pourrai sortir de chez-moi et comment je pourrai y revenir? Je suis très inquiète. Pensez- vous vraiment que les personnes âgées reprendront leurs vélos pour se rendre à l'épicerie?

SVP pensez à nous un peu.

Nom complet

Isabelle Binet-Rochette

Mon opinion

Il ne fait aucun sens à mon avis que la station de métro Radisson ne soit pas rendue accessible aux personnes à mobilité réduite par l'ajout d'ascenseurs. Un non-sens en 2024 ! Les ascenseurs profitent à tous, voyageurs, personnes temporairement blessées ou poussettes en plus des personnes en situation de handicap. Le promoteur devrait contribuer financièrement à l'installation des ascenseurs qui donnera un accès à son site à 100% de la population.

Nom complet

Jean Boisclair

Mon opinion

Il serait important de prévoir d'élargir la rue Pierre Corneille, une rue principale pour tout le quartier, que cette rue soit élargie avant que les constructions commencent, il va être impossible de le faire après les constructions.

Pour prévoir 2 Voie de circulation pour chaque direction, voix de circulation et voix pour tourner, assuré fluidité et sécurité. Place de stationnement pour les visiteurs des résidents du quartier et pour les commence future du projet. Prévoir espace future pour piste cyclable.

Nom complet

Jean Beland

Mon opinion

Bonjour,

À titre d'ancien conseiller pédagogique, j'accorderais tout juste la note de passage au projet présenté pour la transformation de la Place Versailles et ce, en raison de la qualité théorique du document.

Toutefois, j'habite rue Pierre-Corneille mais mon appartement donne sur la rue De l'Authion. De chez-moi je peux observer chaque matin, à l'heure de pointe, une file d'attente se dirigeant vers la station de métro et la rue Sherbrooke, file qui s'étire jusqu'à l'est de la rue de l'Authion.

Quelle sera la situation quand on aura ajouté quelques centaines de véhicules qui viendront des édifices du projet ? N'oublions surtout pas les autobus scolaires, et les véhicules d'urgence comme les ambulances et les pompiers. Qui portera la responsabilité des problèmes, sinon des drames, occasionnés par la démesure de l'aménagement du secteur ?

Oui, un beau projet, sur papier, mais complètement déconnecté de la réalité humaine et de l'environnement.

Nom complet

Réna Fortin

Mon opinion

En discutant avec ma famille, en fin de semaine, 4 jeunes adultes de 19 à 23 ans et leurs parents. Ce projet est beau, et agréable à l'œil, mais pour la commodité, le stationnement et sûrement la circulation excessive autour du projet les rebutent et ne les convainc pas de sortir à Montréal. Demeurant à Repentigny ce n'est pas les pistes cyclables et rues partagées qui sont intéressantes et avenant. « Quand ils désirent aller à un spectacle, événement spécial, sportif eu simplement une sortie au restaurant, ils ne sont pas toujours habillés pour faire du vélo, ce n'est pas en robe chic ou en costume, la voiture est utilisée mais c'est rendu impossible de se stationner. Souvent ils changent d'avis et vont ailleurs. VOUS DÉTRUISEZ LES ACTIVITÉS DE MONTRÉAL.

Nom complet

Sylvie François

Mon opinion

Le plan de mobilité n'intègre pas le pôle intermodal aussi constitué du réseau d'autobus et autocars de la Rive-Nord dont le terminus se situe sur la rue du Trianon. Le nombre d'autocars actuel dépasse toujours la capacité de stationnement du terminus et encombre les rues adjacentes, rues Faradon et Des Groseillers. Il apparaîtrait essentiel de profiter du réaménagement du secteur en vue d'une mobilité plus sécuritaire pour les piétons et cycliste autour de l'axe du métro. Et ce particulièrement puisque le développement autour de Sherbrooke est identifié comme "d'attrait régional" et pourrait susciter une augmentation de ce transport collectif.

Nom complet

Lisette Desrosiers

Mon opinion

La circulation est déjà dense sur les rues Pierre Corneille et de l'Authion alors que va-t-il arriver avec un projet d'une aussi grande densité et l'ajout de piste cyclable. Comment les résidents et les visiteurs vont-ils pouvoir se stationner? Présentement certains se stationnement à la place Versailles. Que va-t-il advenir avec la venue d'autant de nouveaux résidents qui auront aussi des visiteurs et très peu de stationnement ?

Nom complet

Marilyn Tremblay

Mon opinion

Accès souterrain du projet au métro.

Plusieurs voies dans les 2 sens à l'intérieur du projet.

Piste cyclable traversant le projet.

4 voies autour du projet. Plus d'accessibilité aux services d'urgence, circulation routière plus facile, autobus scolaires, etc.

Zone taxi dans les 2 sens.

Débarcadère autobus sur Sherbrooke dans zone autobus ou sur Sherbrooke vers l'ouest de Radisson.

Voies réservées autobus aux heures de pointe seulement et non de 6-20h.

Nom complet

Laurent Séguin

Mon opinion

La rue pierre corneille est une rue très achalandée, l'ajout d'une piste cyclable devient problématique pour la sécurité des citoyens il y a des autobus des camion de livraison et autre.

.je m'inquiète pour la densité de qu'il y aura nous n'aurons plus de place pour stationner et pour les familles qui viennent nous visiter tous cela nous inquiète et vas nous isolés et que dire de l'aide au domicile ou vont il se stationner.

Avec le nombre de nouveaux logements du projet ça amène beaucoup de gens et la ville tient à un projet vers moins de stationnement pour les nouveaux propriétaires et un débordement sur les rues avoisinantes ça m'inquiète beaucoup.

Nom complet

Johanne Audet

Mon opinion

Il est à craindre que tous les véhicules qui circuleront dans le projet seront en grand nombre et devront circuler sur les rues avoisinantes pour se rendre au projet. D'autant plus que les voitures se rendant aux stationnements des immeubles le long de la rue De Boucherville devront emprunter la rue Pierre-Corneille pour y avoir accès. A titre de résident de la rue Pierre-Corneille, je crains que le flot de circulation soit très inconfortable.

Nom complet

Eduardo Dias

Mon opinion

Une crainte de l'augmentation de la circulation m'habite depuis l'annonce du projet et de la rue amenant aux stationnements des immeubles le long de la rue de Boucherville. Les véhicules devront emprunter la rue Pierre-Corneille pour s'y rendre, augmentant tout autant le flot de circulation sur notre rue, déjà très achalandée par le trafic du tunnel Lafontaine.

Nom complet

Laurent Séguin

Mon opinion

Pour moi la sortie du métro Radisson il devrait avoir un tunnel pour les piétons coin de rue trianon et Faradon vers place la Versailles ceci serait plus sécuritaire d'avoir cette sortie-là . Et avec la densité que nous allons avoir ça serait mieux pour tout le monde. Exemple cette semaine le 9 septembre il y avait un policier pour faire la circulation e crois à long terme ça serait économique.

Nom complet

Carolane Fauchon

Mon opinion

Il serait bien que la rue Curatteaut soit bidirectionnelle afin de permettre aux gens d'accéder au stationnement étagé à partir de la rue du Trianon.

La continuité de la piste cyclable sur de Boucherville doit être assurée jusqu'au boulevard Des Roseaies et Yves-Prévost, car il n'y a aucune utilité sécuritaire à faire des pistes cyclables qui ne mènent nulle part comme celles sur Radisson et Des Groseilliers.

Je crois qu'il serait nécessaire d'avoir des stationnements destinés aux commerces sur les rues partagées Place Versailles et Faradon pour permettre aux personnes âgées venant en voiture et n'ayant pas nécessairement de vignette handicapée d'être à proximité des commerces, car l'accès des commerces à partir du stationnement étagé représente une longue marche difficile pour ces personnes.

De plus, il est irréaliste de prévoir uniquement 2812 places de stationnement destinées aux nouvelles unités, car en observant la quantité de voitures dans le secteur, les gens ont au minimum une voiture. Cela est sans compter les visiteurs de ces nouveaux habitants qui pourraient provenir de l'extérieur de Montréal et se déplacer en voiture. Plus du double de places de stationnement serait nécessaire afin d'éviter la présence de 2000 voitures sans stationnement attribué qui engorgeraient davantage les rues déjà existantes et déjà occupées par d'autres voitures. De plus, il faudrait conserver les places de stationnement déjà présentes au niveau de la rue Pierre-Corneille, car ces dernières sont actuellement bien utilisées par les appartements et immeubles en copropriété présentement existants.

Nom complet

Patrick Stephan

Mon opinion

La sécurisation des liens actifs passe par la réduction de l'utilisation de l'automobile. Pour réduire l'utilisation de la voiture, voici des options :

- S'en tenir à une voie automobile par direction aux accès à Curatteau et Sherbrooke;
- Réduire l'offre en stationnement dans le secteur au minimum. D'ailleurs, le stationnement ne s'arrime pas bien avec le concept de rue partagée;
- L'autopartage permet de répondre aux besoins de déplacements automobiles et de réduire la demande en stationnement.

Nom complet

Hélène Baril

Mon opinion*Stationnement/Débit/Circulation*

Environ 3876 places de stationnement sont envisagées pour les usages résidentiel, commercial et de bureaux. Somme toute, le nouveau quartier comportera 2812 places pour les unités d'habitation et 1063 destinées au commerce de grande surface, des bureaux et de l'hôtel, soit un pourcentage de diminution de 70% par rapport à la situation actuelle. (Rf. PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'ACHAT | DOCUMENT DE PROJET PLACE VERSAILLES INC.).

Il est vrai que comparativement au nombre de 3223 places de stationnement actuel de la Place Versailles destinées aux superficies commerciales et de bureaux il y aura une diminution notable du nombre de stationnements dans le nouveau quartier. Cependant, il est difficile de concevoir que ce projet générera globalement moins de débits sur le réseau notamment aux heures de pointe en PM. C'est contre-intuitif à mon avis! Car, il y aura nécessairement un pourcentage non négligeable d'entrées et de sorties véhiculaires engendrées par les résidents eux-mêmes, leurs visiteurs, des parents venant chercher leurs enfants à l'école, des personnes âgées de la RPA utilisant leur véhicule pour de moyennes et longues distances, sans compter les déplacements dus aux activités commerciales et de loisirs...

Il faut dire aussi que la comparaison avec le site actuel est plutôt délicate, car l'achalandage actuel sur le site de la Place Versailles a beaucoup diminué depuis les dernières années. Plusieurs gens font maintenant leurs achats en ligne, l'offre commerciale de ce centre est moins diversifiée et donc moins attrayante pour le consommateur, et la circulation véhiculaire sur Sherbrooke, contribue à dissuader bon nombre de clients de se rendre à la Place Versailles en auto. Visé une part modale de 50% en transports collectifs et actifs est certes très louable. Mais, je doute fort que ce soit réaliste. En fait, l'étude d'impact de la circulation reste incomplète en raison de la difficulté à prendre en considération l'ensemble des facteurs en lien avec les intentions sous-jacentes aux déplacements par véhicule. Prenons l'exemple des débits générés par l'école : est-ce qu'actuellement on est en mesure d'estimer le nombre d'enfants qui fréquenteront l'école en provenance de ce nouveau quartier versus de l'extérieur? Combien d'entre eux utiliseront le métro ou l'autobus scolaire? Combien seront transportés par les parents? A-t-on prévu la congestion générée par les autobus scolaires à la fin des classes?

Il faut soulever le fait que les chiffres sur lesquelles se base l'étude d'impact de la circulation datent déjà de 6 ans pour ce qui est des données de l'enquête OD 2018 de l'ARTM pour le secteur. D'autres données proviennent du rapport de l'ARTM portant sur le projet PSE de sept 2023 alors que cet organisme vient tout juste de déposer son dernier rapport en mai 2024! De toute évidence, faudra retourner à la table de calcul d'autant que les conditions de circulation se sont dégradées depuis sur les voies ceinturant le site du projet.

Il demeure que de cette étude, il ressort un NSD F dans le secteur de Trianon/Faradon en AM et PM. Il est alors mentionné que « la congestion à cette intersection occasionnera un déplacement de la circulation sur la rue de Boucherville ». Il est difficile ici de comprendre ce qui relie ces deux conditions qui représentent à mon avis des problématiques différentes. Est-ce que certains types de véhicules seront interdits sur cette artère?

Un NSD D dans le secteur de la rue Sherbrooke aux abords de la station Radisson n'est pas non plus à prendre à la légère. Car en fait, bien avant la réfection du tunnel Louis-Hippolyte-la Fontaine ce secteur est depuis longtemps problématique! L'achalandage généré par l'autoroute 25, les déplacements véhiculaires et piétonniers aux abords de la station Radisson, sur laquelle se rabattent plusieurs lignes d'autobus en provenance notamment de la Rive-Nord et de la Rive-Sud (et éventuellement d'une ligne en provenance de la station Anjou de la ligne bleue) font en sorte de créer un effet d'étranglement sur la rue Sherbrooke dans ce secteur, et ce jusqu'à Honoré-Beaugrand. Il arrive même fréquemment qu'aux heures de pointe, la rue Honoré-Beaugrand Sud en soit fortement congestionnée. Il est même ardu d'atteindre la rue Sherbrooke pour se diriger vers l'ouest via cette artère.

On le sait, le secteur de Mercier est fortement achalandé par les nombreux déplacements de véhicules de tous genres en provenance des accès de l'autoroute 25. Nous devons composer avec le fait que cet axe routier nord-sud est majeur pour le transport de marchandises par camion qui augmente d'année en année. Aussi, cette autoroute constitue la seule voie de contournement du grand Montréal le ceinturant à l'est. En effet, il n'y a pas d'autres voies d'importance permettant de traverser de la rive nord à la rive sud et inversement avant Trois-Rivières!

Il est donc certain que le contexte de proximité avec cette autoroute et la station intermodale Radisson aura un impact sur la circulation locale aux abords de ce nouveau quartier et nuira aux entrées et sorties véhiculaires de ce site. Cela est à prendre en considération...

Nom complet

Vanessa Marandino

Mon opinion

Réflexion sur la mobilité et l'accessibilité :

Bien que le site soit stratégiquement bien desservi par des infrastructures routières, je pense qu'il serait préférable de réduire la circulation automobile et de favoriser activement les modes de transport alternatifs comme la marche, le vélo et le transport en commun. En limitant la présence de voitures, on pourrait :

- Créer un environnement plus sûr et plus agréable pour les piétons et les cyclistes. Cela pourrait se traduire par des rues partagées où la voiture est invitée à circuler à vitesse réduite, voire interdite dans certaines zones résidentielles ou commerciales.
- Encourager l'intermodalité en mettant l'accent sur l'accès au métro, aux autobus, et aux autres formes de transport en commun, tout en créant des infrastructures pour les vélos (pistes cyclables sécurisées, stations de vélos en libre-service) et des points de recharge pour véhicules électriques.
- Améliorer la qualité de vie en réduisant le bruit, la pollution et en créant davantage d'espaces verts ou piétonniers où les résidents peuvent se déplacer et se rencontrer sans la présence omniprésente de la circulation automobile.

En misant davantage sur des alternatives à l'auto, ce projet pourrait devenir un modèle de quartier durable et humain pour le Montréal de demain.

Réduire la circulation automobile sur le site de Place Versailles améliorerait la sécurité des piétons et cyclistes, tout en favorisant les modes de transport actifs et durables. La mise en place de voies

cyclables protégées, de zones à vitesse réduite et d'intersections sécurisées renforcerait la mobilité active. Cela permettrait aussi de réduire la pollution et de libérer de l'espace pour des parcs et des infrastructures conviviales. En créant un environnement plus sain et agréable, la mobilité active deviendrait la norme, tout en facilitant l'accès aux commerces et transports en commun.

Nom complet

Micheline Dagenais

Mon opinion

Quelle sera la mesure protectrice pour les piétons qui ont déjà du mal à traverser le viaduc au-dessus de l'A25 ? Les automobilistes ne respectent déjà pas les feux piétons du côté est, accélèrent quand le feu est jaune pour eux et ceux vers le sud coupent carrément le passage aux piétons venant du viaduc quand ils sont immobilisés par le feu rouge. L'ajout de milliers de résidents et de rues va rendre les déplacements piétonniers encore plus dangereux pour ceux qui n'habiteront pas l'îlot.

Nom complet

Marie-Andrée Lupien

Mon opinion

Le projet de rendre la rue Pierre-Corneille cyclable est à mon avis infaisable; la rue étant trop étroite pour recevoir 2 voies cyclables. Est-ce à dire que la rue deviendra une rue où l'on ne pourra plus se stationner?

Le cas échéant, les différents réparateurs, plombiers, électriciens, charpentiers qui viennent effectuer différents travaux dans notre édifice se stationnent sur cette rue! Où se stationneront-ils?

Nom complet

Marie-Andrée Lupien

Mon opinion

Je suis très inquiète concernant ce point. Je suis une personne à mobilité réduite qui reçoit des gens chez moi; ma condition rendant les déplacements difficiles. Mes proches (ma famille vient de Trois-Rivières) me visitent donc et se stationnent sur les rues Pierre-Corneille ou de L'Authion. De plus, les différents ouvriers (plombiers, électriciens, charpentiers) qui viennent effectuer différents travaux se stationnent dans ces mêmes rues. N'oublions pas que la plupart du temps ces gens doivent transporter différents outils. Le nombre d'espaces de stationnements insuffisant au sein du nouveau projet rendra le stationnement aux alentours impossible pour les riverains qui habitent déjà le quartier.

Le fait de vouloir imposer l'utilisation des transports en commun est louable, mais n'enrayera jamais l'utilisation de la voiture. Cette pensée est utopique.

Le promoteur a l'occasion de prouver qu'il considère les personnes à mobilité réduite en laissant la rue Pierre-Corneille exempte de voie cyclable, et en augmentant les places de stationnements dans son projet.

Nom complet

Marie-Eve Plouffe

Mon opinion

Très mal pensé. Les rues Pierre-Corneille et du Trianon sont extrêmement achalandées aux heures de pointes. Le prolongement de la rue de l'Authion était une excellente nouvelle jusqu'à ce que j'apprenne qu'elle sera sens unique du sud au nord.

A quel point avez-vous vraiment pensé à l'accessibilité ?

Moins de 4000 places de stationnement, pour plus de 5000 logis, dont le tiers seront réservés à des fins commerciales, sans compter les nombreuses restrictions que la Ville n'omettra pas d'instaurer...

Les pistes cyclables... excellent... mais il y a beaucoup plus d'automobilistes que de cyclistes. Pensez à accommoder les automobilistes pour une fois.

Nom complet

Moulay Echchad

Mon opinion

Le quartier est assez embouteillé actuellement surtout pendant les heures de pointes alors je n'imagine même pas comment ça serait quand il y aura une population de quelques milliers de plus, sans parler des stationnements difficiles maintenant et qui seraient cauchemardesque avec ce projet.

Nom complet

Alain Masse

Mon opinion

La non-mobilité à l'intérieur du projet va se déverser aux rues avoisinantes dont la rue Pierre-Corneille. Le projet est en vase clos, ne prenant pas en considération le quartier existant. Des pistes cyclables (6 mois par année car il neige ici) qui ne mènent nul part. Plus encore, sur la rue de Boucherville qui est la voie d'accès de l'autoroute. Finalement aucun édicule du métro n'est prévu dans le projet. Encore un fois en vase clôt. Plus encore, il n'y a pas d'ascenseur pour les personnes handicapées au métro Radisson. Est-ce que les personnes à mobilité réduite ne comptent pas?

Nom complet

Laila Saoud

Mon opinion

Actuellement il n'y a quasiment aucun stationnement de disponible sur Pierre-Corneille et le trafic est impossible. Ce grand projet va empirer les choses encore plus.

Nom complet

Robert Perreault

Mon opinion

Je demeure sur la rue des Groseilliers. Avec plus de .5000 unités d'habitation, il est fort probable que ces nouveaux résidents vont empiéter sur nos places de stationnement de la rue des Groseilliers (visiteurs, réparateurs, etc).

Nom complet

Denis Perras

Mon opinion

J'ai visionné la séance du 17 septembre 2024 relative au Projet Place Versailles. J'ai bien apprécié l'intervention de monsieur Renaud concernant les problèmes de stationnement qu'engendrera le projet. En effet, dans un projet comportant 5200 unités de logement où seulement environ 2800 places de stationnement intérieur sont prévues, on peut s'attendre à de graves difficultés de stationnement tant pour les occupants du projet que pour les résidents vivant aux alentours. En effet, comme le souligne M. Renaud, un ratio de 54% est nettement insuffisant quand on constate ce qui se passe dans la réalité (dans mon immeuble comptant 100 espaces de stationnement pour 100 appartements, presque tous les espaces sont occupés) et ce, bien que je demeure à proximité d'une station de métro.

On peut bien espérer un environnement avec le moins de véhicules possibles, mais il est utopique de croire que les gens vont se départir à court terme de leur véhicule. Surtout, si l'on tient compte de la localisation du projet Place Versailles aux confins des autoroutes 25 et 40.

Cela dit, suite à la question de la commissaire Lorène Cristini, j'ai de sérieux doutes que l'auto partage ou la mutualisation règlera le problème. Encore ici, on peut bien rêver, mais nous sommes à des lieux où suffisamment des nouveaux résidents du projet vont se commettre à y avoir recours. Conséquemment, le constat de M. Renaud identifiant qu'un manque important de places de stationnement créera de graves problèmes dans les rues environnantes est tout à fait crédible.

Je suis donc de son avis que le promoteur assure un minimum de 80% de places de stationnement.

Encore mieux, on pourrait conserver le nombre de 2800 places prévues en limitant la densité du projet à environ 3500 comme l'a souligné M. Renaud ainsi que plusieurs autres personnes ayant fait une intervention devant l'OCPM.

Nom complet

Myriam Roberge

Mon opinion

Bonjour,

Les équipes d'exo souhaitent transmettre aux commissaires les commentaires suivants concernant la sécurité et la gestion des piétons et les opérations des services d'autobus.

Concernant la sécurité et gestion des piétons :

Des enjeux de sécurité liés à la cohabitation des véhicules routiers (voitures, autobus) et des piétons autour de la station Radisson et du terminus associé ont été soulevés lors de

précédents travaux. L'augmentation du nombre de résidents dans le secteur risque d'accentuer ces enjeux. Nous sommes d'avis que le réaménagement du domaine public aux limites du projet sera donc nécessaire. De plus, il faudra s'assurer de bien gérer la circulation des piétons entre le nouvel ensemble immobilier et le terminus Radisson, ainsi qu'au croisement Sherbrooke / Trianon, le feu y étant très sollicité par les usagers de la route, dont les autobus.

Concernant les opérations des services d'autobus :

Le terminus Radisson en tant que tel (et les sites annexes) est saturé et ne répond plus aux besoins des opérateurs de transport collectif, si bien qu'un nombre important d'embarquements et de débarquements de clients sont effectués le long de la rue Sherbrooke, notamment. Du côté d'exo, l'utilisation de ce terminus s'est accrue ces dernières années (avec l'ajout de 9 départs et 13 arrivées à l'automne 2024). Exo dessert ce terminus en provenance de l'axe de l'A-20 sur la Rive-Sud, mais principalement en provenance de Terrebonne, Mascouche, Repentigny et L'Assomption. Nos services vers/depuis Radisson dans ces municipalités sont saturés à certaines heures et nécessiteront des bonifications dans les prochaines années si la tendance se maintient. L'achalandage dépasse le niveau pré-pandémie dans ces municipalités.

À certaines périodes de la journée, le secteur atteint sa capacité en matière de véhicules utilisant le domaine public. La réalisation du projet immobilier proposé augmentera le nombre de véhicules dans le secteur, y compris pendant les travaux. Au-delà du terminus et de son environnement immédiat, les autobus d'exo empruntent la voie de desserte de l'A25 (boul. Louis H. La Fontaine / rue Boucherville) pour desservir le secteur. Il sera donc important de limiter les entraves sur la rue de Boucherville dans le cadre des travaux, et d'aviser exo, le cas échéant. Il est également primordial que la rue du Trianon demeure accessible sur sa pleine largeur lors des travaux. Afin de minimiser les impacts sur les services d'autobus à proximité du terminus Radisson, nous recommandons l'élaboration, en collaboration avec les différents opérateurs de transport collectif, d'un plan de gestion de la circulation pendant le chantier.

N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez obtenir des précisions sur ce qui précède.