



# Projet de redéveloppement **Place Versailles**

Rapport de consultation publique

28 novembre 2024



## Projet de redéveloppement Place Versailles

### MANDAT

Tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer le plan de redéveloppement proposé pour le site situé au 7275 rue Sherbrooke Est :

- Le projet de règlement P-04-047-262 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'ajouter un nouveau secteur numéro 14-T4 apparaissant sur la carte intitulée « La densité de construction » sur un emplacement situé à l'angle nord-est des rues Sherbrooke Est et du Trianon;
- Le projet de règlement P-24-016 autorisant la démolition du bâtiment situé au 7275, rue Sherbrooke Est, la construction, la transformation, l'occupation de bâtiments à des fins principalement résidentielles et commerciales ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 4 636 559 du cadastre du Québec bordé par les rues Sherbrooke Est, du Trianon, De Boucherville et Pierre-Corneille.

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)

[info@ocpm.qc.ca](mailto:info@ocpm.qc.ca)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2024

978-2-925161-43-1 (imprimé)

978-2-925161-44-8 (PDF)

Montréal, le 28 novembre 2024

Madame Valérie Plante  
Mairesse de la Ville de Montréal  
Monsieur Luc Rabouin  
Président du comité exécutif

**Ville de Montréal**

**Hôtel de ville**

275, rue Notre-Dame Est  
Montréal (Québec)  
H2Y 1C8

**Objet : Rapport de consultation publique sur le Projet de redéveloppement Place Versailles**

Madame,  
Monsieur,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport de la consultation portant sur le Projet de redéveloppement Place Versailles dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve et, plus précisément, sur les projets de règlement P-04-047-262 et P-24-016.

Ceux-ci visent à autoriser des dérogations au Plan d'urbanisme de la ville et au règlement de zonage de l'arrondissement afin de permettre le redéveloppement du site actuellement occupé par la Place Versailles. En plus de l'ajout des usages résidentiels, équipements collectifs et institutionnels sur ce site commercial, les dérogations touchent notamment les paramètres de densité de construction et des hauteurs.

La consultation, qui s'est déroulée durant les mois d'août et septembre 2024, a permis de constater que les avis sont partagés. Si certains témoignent d'un accueil favorable concernant la mixité et la densification du site, plusieurs participants, pour beaucoup des résidents vivant actuellement en bordure du site, ont soulevé des préoccupations légitimes justifiant des modifications conséquentes.

Par ailleurs, sachant que ce projet de redéveloppement est cohérent avec la vision et les principes d'aménagement promus par le projet de Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM), une attention particulière doit donc être accordée pour assurer une meilleure intégration de ce redéveloppement au tissu urbain existant. C'est uniquement ainsi qu'il pourra servir de modèle positif pour faciliter la réalisation des nombreux projets similaires attendus sur le reste du territoire, dans la foulée de la mise en œuvre du futur PUM.

Ce rapport sera rendu public le 12 décembre 2024 à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure.

Je vous prie de recevoir, madame la mairesse, monsieur le président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président,



Philippe Bourke

PB/II

c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance

Pierre Lessard-Blais, maire de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

# Table des matières

## 1. La démarche de consultation ..... 1

1.1	Le mandat	1
1.2	La commission	2
1.4	Le plan de redéveloppement du centre commercial Place Versailles et son cadre réglementaire	4
1.5	Les objectifs de développement et les orientations d'aménagement	8
1.6	Le concept d'aménagement	10
1.7	Le plan d'ensemble	11
1.8	Les études réalisées et les avis des instances consultatives	22
1.9	Le dossier de documentation et les étapes de la consultation	24
1.10	Le tableau synthèse de la participation	25

## 2. Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants. . . 27

2.1	Le contexte et l'accueil général	27
2.2	Les hauteurs du cadre bâti et l'intégration dans le milieu	30
2.3	La densité et la capacité d'accueil des infrastructures et des services	34
2.4	Les usages	39
2.5	La mobilité	45
2.6	L'environnement, les aménagements et la transition écologique	52
2.7	Le phasage, les nuisances et l'acceptabilité sociale	56
2.8	L'identité, l'appartenance et le patrimoine	62

## Les constats et l'analyse de la commission .....66

3.1	Le contexte général	67
3.2	La résilience et la transition socio-écologique	72
3.3	Le secteur TOD et la mixité d'usages	80
3.4	La mobilité et la fluidité	85
3.5	Le patrimoine, la visibilité et l'identité	92

## Conclusion .....95

Annexe 1 - Déclaration d'engagement des commissaires	97
Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat	100
Annexe 3 - Les recommandations	107





# 1 La démarche de consultation

## 1.1 Le mandat

Le mardi 18 juin 2024, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer le Plan de redéveloppement du centre commercial Place Versailles :

- Le projet de règlement P-04-047-262 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'ajouter un nouveau secteur numéro 14-T4 apparaissant sur la carte intitulée « *La densité de construction* » sur un emplacement situé à l'angle nord-est des rues Sherbrooke Est et du Trianon<sup>1</sup>.
- Le projet de règlement P-24-016 autorisant « *la démolition du bâtiment situé au 7275, rue Sherbrooke Est, la construction, la transformation, l'occupation de bâtiments à des fins principalement résidentielles et commerciales ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 4 636 559 du cadastre du Québec bordé par les rues Sherbrooke Est, du Trianon, De Boucherville et Pierre-Corneille<sup>2</sup>* ».

<sup>1</sup> Ville de Montréal, Conseil municipal CM24 0765, doc. 1.2.6.3, p. 1

<sup>2</sup> Ville de Montréal, Conseil municipal CM24 1010, doc. 1.1.5.3, p. 1.

Le projet de règlement P-24-016 serait adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4). Cette procédure vise l'autorisation d'un projet d'envergure ou de nature exceptionnelle dérogeant à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement.

## 1.2 La commission

La commission constituée par l'Office et responsable de cette consultation était composée de Jacques Internoscia, président, des commissaires Danielle Sauvage et Lorène Cristini, et de l'analyste Joseph Tchinda Kenfo.

Elle présente son rapport en trois chapitres. Le premier décrit le plan d'ensemble de redéveloppement sur environ 25 ans du centre commercial, les transformations envisagées par le promoteur à Place Versailles, les encadrements réglementaires proposés par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve (MHM), ainsi que la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le deuxième chapitre rassemble les opinions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré aux constats et recommandations de la commission.

Toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site web de l'OCPM à l'adresse suivante : <https://ocpm.qc.ca/fr/placeversailles>.

## 1.3 Le site et son contexte

Le centre commercial Place Versailles, inauguré en 1963, est le premier centre commercial couvert à Montréal. Le site s'étend sur près de 17 hectares et est délimité au nord par la rue Pierre-Corneille, au sud par la rue Sherbrooke Est, à l'ouest par la rue du Trianon et à l'est par la rue De Boucherville (voie de desserte pour l'A25)<sup>3</sup>. Aucune rue ne traverse actuellement le site.

C'est un complexe commercial composé de plusieurs bâtiments et aires de stationnement<sup>4</sup> qui compte aujourd'hui plus de 225 magasins et services variés. Il comprend plusieurs volumes de grands gabarits, tous accolés les uns aux autres, qui forment un ensemble hétérogène et discontinu<sup>5</sup>. Par ailleurs, le site ne comporte aucun aménagement paysager, mis à part de minces bandes plantées en bordure des

---

<sup>3</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 6 et 10.

<sup>4</sup> Ces aires de stationnement, présentes le long des rues De Boucherville, Pierre-Corneille et Sherbrooke, constituent plus de la moitié de la surface du site (plus de 3 220 places, incluant la propriété de Place Versailles dans l'emprise Hydro-Québec).

<sup>5</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 10.

rues De Boucherville, Sherbrooke Est et Pierre-Corneille. En incluant les quelques îlots de plantation du stationnement, le verdissement représente 3 % du site<sup>6</sup>.

En termes d'accessibilité, il est desservi par la station de métro Radisson et deux terminus d'autobus desservant l'est de Montréal, Laval, la Rive-Nord et la Rive-Sud de Montréal. L'autoroute 25 et le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine lui assurent une grande accessibilité au niveau régional. L'entrée principale se trouve au 7275, rue Sherbrooke Est<sup>7</sup>.



**Figure 1 : Le contexte d'intervention.** Source : Place Versailles Inc., document 3.1, p. 6

---

<sup>6</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 10.

<sup>7</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 11; Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.2.1, p. 2.

## 1.4 Le plan de redéveloppement du centre commercial Place Versailles et son cadre réglementaire

Les deux projets de règlement proposés encadrent le plan de redéveloppement du centre commercial Place Versailles, visant la démolition progressive des bâtiments et sa transformation en quartier mixte.

Pour réaliser ledit plan, qui traduit la vision de l'arrondissement pour l'aire TOD (*Transit Oriented Development*) Radisson, des dérogations sont nécessaires à la fois au Plan d'urbanisme et à la réglementation d'urbanisme concernant la densité et les hauteurs<sup>8</sup>. La réglementation de l'arrondissement devra également permettre, entre autres, l'usage résidentiel.

### 1.4.1 Les modifications au Plan d'urbanisme

Au Plan d'urbanisme, le terrain concerné par le projet est zoné comme Secteur à transformer ou à construire. En ce qui concerne l'affectation du sol, il s'agit d'un secteur d'activités diversifiées, d'une « *aire à dominante économique qui peut accueillir, sous certaines conditions, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif* ».

Actuellement, il appartient au secteur de densité 14-T2, avec des hauteurs variant de 2 à 8 étages, un coefficient d'occupation du sol (COS) minimal de 0,6 et maximal de 4, sans restriction en matière de parcs ou espaces verts ainsi qu'au patrimoine bâti<sup>10</sup>. Le site est identifié dans le futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) comme un secteur d'intensification élevée<sup>11</sup>.

Avec l'adoption du règlement P-04-047-262, la carte 3.1.2 du chapitre 3 de la partie I du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) intitulée « La densité de construction » serait modifiée à l'égard du territoire de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve par l'ajout du nouveau secteur de densité « 14-T4 » pour le lot situé entre les rues Sherbrooke Est, Pierre-Corneille, du Trianon et De Boucherville, le tout tel qu'illustré à l'annexe 1<sup>12</sup>.

Elle impliquerait aussi la modification de l'extrait de la carte 3.1.2 et de la section 14.5 du chapitre 14 de la partie II du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) par l'ajout du nouveau secteur de densité « 14-T4 » pour le lot situé entre les rues Sherbrooke Est, Pierre-Corneille, du Trianon et De Boucherville, le tout tel qu'illustré à l'annexe 1<sup>13</sup>.

<sup>8</sup> Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 27 août 2024, doc. 7.1.1, p. 10.

<sup>9</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 21.

<sup>10</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 21-22.

<sup>11</sup> Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 27 août 2024, doc. 7.1.1, p. 10.

<sup>12</sup> Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.2.1, p. 2.

<sup>13</sup> *Idem*.

Le secteur 14-T4 est caractérisé par un bâti d'un à 25 étages hors-sol et un COS maximal de 6,0<sup>14</sup>.

Une modification du Règlement pour une métropole mixte (20-041) sera recommandée au conseil municipal concurremment à l'adoption du Règlement modifiant le Plan d'urbanisme de Montréal (04-047) dont il est question ici<sup>15</sup>.

### **1.4.2 Les modifications au règlement d'urbanisme (01-275) de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve**

Le projet de redéveloppement s'inscrit dans une vision définie par l'arrondissement : « *vers un milieu de vie réuni, mixte et inclusif, harmonieusement articulé autour d'un pôle intermodal renouvelé et distinctif pour l'est de Montréal et doté d'espaces publics verdoyants et résilients*<sup>16</sup> ».

Cette vision est soutenue par plusieurs intentions :

- Augmenter le verdissement du secteur en créant des espaces publics innovants, performants et résilients face aux changements climatiques;
- Mettre en valeur un milieu de vie complet en améliorant la mixité des fonctions et la disponibilité d'équipements collectifs;
- S'assurer d'une intégration harmonieuse entre les nouvelles constructions et les immeubles à proximité;
- Encourager la densification résidentielle et commerciale aux abords de la station de métro Radisson;
- Améliorer l'image générale de la rue Sherbrooke Est et accroître la place aux piétons et aux cyclistes;
- Améliorer la qualité du paysage urbain;
- Atténuer, dans les milieux de vie, les nuisances liées à l'autoroute A25 et la rue Sherbrooke Est<sup>17</sup>.

La mise en œuvre est encadrée par des balises :

- Autoriser l'habitation;
- Autoriser les équipements collectifs et institutionnels;
- Exiger une façade commerciale au rez-de-chaussée des immeubles ayant front sur les parcs;

---

<sup>14</sup> Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.2.1, p. 2.

<sup>15</sup> Cette modification du Règlement 20-041 visera l'ajout de zones de logements abordables sur les lots où la modification au Plan d'urbanisme permet d'augmenter la superficie constructible résidentielle. Là où cette augmentation se situe dans un intervalle de 20 % à 40 %, les balises prévoient une zone de logements abordables 1 (exigence de 10 %). Là où cette augmentation dépasse 40 % ou qu'un changement d'affectation du sol autorise nouvellement une composante résidentielle, les balises prévoient une zone de logements abordables 2 (exigence de 20 %). La modification du Règlement pour une métropole mixte (20-041) fera l'objet d'une décision distincte du conseil municipal.

<sup>16</sup> Présentation de l'arrondissement lors de la séance du 27 août 2024, doc. 4.1, p. 17; Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 3-6.

<sup>17</sup> *Idem*.

- Limiter la superficie des commerces dans le secteur à vocation plus locale;
- Moduler les hauteurs en fonction des secteurs;
- Interdire une aire de chargement ou aire de stationnement sur un terrain extérieur;
- Interdire une voie d'accès sur les rues stratégiques du développement<sup>18</sup>.

Plusieurs dérogations seraient également prévues au règlement P-24-016.

Actuellement, le site Place Versailles permet l'usage commercial (C.5 et C.2:32- 42), avec un coefficient d'occupation des sols (COS) maximal de 4, une hauteur de 3 à 8 étages, un taux d'implantation de 30 à 70 % et un ratio de stationnement maximal commercial d'une unité pour 150 m<sup>2</sup>.

Les dérogations permettraient :

- L'usage habitation (H.7, 36 logements et plus) et les usages de la famille « équipements collectifs et institutionnels » sauf ceux de la catégorie E.7 (E.7, équipements de transport et de communication et infrastructures);
- Mixité verticale des usages et possibilité que des commerces s'établissent au même niveau qu'un logement sous certaines conditions;
- Un COS maximum de 6;
- Une hauteur allant jusqu'à 25 étages;
- Un taux d'implantation maximum de 80 %;
- Un ratio de stationnement maximal commercial d'une unité pour 31 m<sup>2</sup> de superficie de plancher pour un usage de la famille « commerce »;
- L'aménagement d'un écran tampon près de la rue De Boucherville<sup>19</sup>.

Pour s'assurer que le projet se réalise, une entente de développement devrait être ratifiée préalablement à l'adoption du règlement visant l'article 89. Cette entente confirmerait les engagements suivants :

- Cession des terrains identifiés à des fins de parcs;
- Cession et aménagement des terrains identifiés à des fins de rues publiques;
- Cession et aménagement des terrains identifiés à des fins de transport actif;
- Création de liens piétonniers privés, grevés de servitudes de passage public;
- Aménagements et ouvrages de gestion et de rétention des eaux pluviales (rues et parcs);
- Vente à la Ville de terrains destinés à des projets de logements sociaux;

<sup>18</sup> Présentation de l'arrondissement lors de la séance du 27 août 2024, doc. 4.1, p. 19-21; Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 3-6.

<sup>19</sup> *Idem*.

- Engagement relatif à la réalisation de logements abordables (divers modes de contribution);
- Déterminer un espace destiné à la réalisation d'un projet d'espace collectif et institutionnel et/ou un projet d'économie sociale;
- Vente d'un terrain identifié à des fins de projet d'école (pôle civique);
- Assurer des parcours sécuritaires à l'intérieur du site vers les installations de transport collectif, soit les sites d'autopartage, la gare intermodale et les édicules du métro Radisson de la STM<sup>20</sup>.

En plus du Plan d'urbanisme et du Règlement de zonage, d'autres règlements sont concernés par les dérogations souhaitées suivantes : en ce qui concerne le Règlement sur le lotissement (RCA04-27003), il s'agit d'autoriser une opération cadastrale en dérogation aux paragraphes 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup>, 5<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> de l'article 10. Également, la largeur des emprises de certaines nouvelles rues est plus étroite que le minimum exigé à l'article 32<sup>21</sup>.

Pour ce qui est du Règlement relatif à la cession pour fins d'établissement, de maintien et d'amélioration de parcs, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels sur le territoire de la Ville de Montréal (17-055), le projet inclut l'engagement à céder un terrain, comme prévu à l'article 11 dudit règlement<sup>22</sup>.

Également, un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) permettra d'encadrer au niveau qualitatif les nouvelles conditions et les transformations du secteur<sup>23</sup>.

---

<sup>20</sup> Présentation de l'arrondissement lors de la séance du 27 août 2024, doc. 4.1, p. 24.

<sup>21</sup> Ville de Montréal, Sommaire décisionnel, doc. 1.1.1, p. 6.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>23</sup> Transcription de la séance d'information et de questions-réponses du 27 août 2024, doc. 7.1.1, p. 10.

## 1.5 Les objectifs de développement et les orientations d'aménagement

### 1.5.1 Les objectifs de développement

Le plan de redéveloppement s'inscrit dans une stratégie d'aménagement inspirée du concept TOD (*Transit Oriented Development*)<sup>24</sup> et intègre 7 critères d'aménagement<sup>25</sup> :

- 1. Interfaces des points d'accès aux transports en commun.** Ils se traduisent par la mise en valeur de la station de métro Radisson, la création d'une séquence d'entrée via la rue Sherbrooke et la facilitation de sa visibilité et ses accès piétons et actifs.
- 2. La mixité des fonctions** par l'intégration des services liés aux besoins de la population à l'échelle locale (quartier proche) et globale (axe Sherbrooke).
- 3. Une densité des usages adaptés au milieu.** Il s'agit de créer un cadre bâti plus dense dans la rue Sherbrooke et aux abords de l'A25, de réduire la densité sur la rue du Trianon, et d'intégrer des bâtiments en hauteur comme signaux emblématiques aux entrées nord et sud du site.
- 4. Réseau de rues et accessibilité.** Il est question d'intégrer la trame de rue à la morphologie du secteur et de hiérarchiser les entrées et voies d'accès.
- 5. Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu.** L'ambition du promoteur est de recréer un cadre bâti homogène, en harmonie avec son environnement proche, tout en affirmant son statut à l'échelle du quartier (nouvelle centralité).
- 6. Gestion de l'offre en stationnement.** Elle se traduit par le remplacement des stationnements de surface par du stationnement étagé, du stationnement en sous-sol en fonction des besoins et l'intégration du stationnement à vélos au fur et à mesure du développement du site.
- 7. Aménagements durables.** Ils consistent à intégrer une stratégie d'aménagement durable (aménagements paysagers, mobilité active et économie d'énergie, etc.).

---

<sup>24</sup> Une aire TOD regroupe une mixité d'activités à l'intérieur d'un rayon de 600 m de marche autour d'une station de transport en commun et d'un cœur à vocation commerciale. Les TOD mélangent les habitations aux commerces, aux bureaux ainsi qu'aux équipements et espaces publics au sein d'environnements dits marchables, encourageant ainsi les résidents à se déplacer en transport en commun, à vélo et à pied et non seulement à voiture.

<sup>25</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 25.

## 1.5.2 Les orientations d'aménagement

Le projet proposé définit quatre grandes orientations d'aménagement pour traduire les objectifs de développement, notamment la mixité, la transition écologique, la renaturalisation et la connectivité. Chaque orientation comporte des objectifs et des balises d'aménagement.

### *La mixité, un mode de vie urbain*

Cette orientation vise à :

- Créer une mixité d'usages propice à la création d'un secteur économiquement dynamique et favorisant une vie de quartier répondant aux besoins de l'ensemble des habitants;
- Composer un paysage urbain intéressant en privilégiant une architecture diversifiée, sensible à l'intégration dans son contexte et créant une animation de l'espace public;
- Promouvoir une mixité sociale par la diversification de l'offre de logements, de leurs typologies et en diversifiant le bassin d'emploi de Place Versailles;
- Poursuivre la valeur sociale et l'usage de Place Versailles comme un lieu de rassemblement, de festivités et à vocation commerciale<sup>26</sup>.

### *La transition écologique, un quartier durable*

L'objectif est de :

- Verdir le site Place Versailles pour réduire l'effet d'îlot de chaleur et contribuer à la gestion de l'eau sur le projet;
- Densifier le milieu de vie et accueillir une complémentarité d'usages favorisant la marche, le transport collectif, et réduisant l'utilisation de la voiture;
- Créer un milieu de vie inclusif en pensant les aménagements comme universellement accessibles;
- Construire les nouveaux bâtiments en répondant aux derniers standards en matière d'efficacité énergétique<sup>27</sup>.

### *La renaturalisation, des espaces publics au cœur du projet*

Selon le promoteur, cette orientation vise à :

- Faire coexister un quartier dense avec des espaces publics mettant en avant la renaturalisation de Place Versailles, à la fois dans les parcs, dans les rues et sur les lots privés;

---

<sup>26</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 26.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 35.

- Créer des lieux propices aux rassemblements, aux loisirs et au ressourcement;
- Faire des espaces publics des lieux résilients aux aléas climatiques et contribuant aux écosystèmes urbains;
- Instaurer une nouvelle biodiversité sur le site en créant des corridors verts continus se rattachant aux espaces verts existants<sup>28</sup>.

### **La connectivité, une mobilité active et collective**

Par cette orientation, le projet entend :

- Penser les modes de déplacement comme complémentaires;
- Favoriser la marche par la création d'un milieu sécuritaire, attractif, dense et à l'échelle humaine;
- Bonifier l'offre en transport actif par le raccord et le prolongement des voies cyclables existantes;
- Aménager l'espace public en créant une cohabitation sécuritaire des modes de déplacement<sup>29</sup>.

## **1.6 Le concept d'aménagement**

Pour répondre aux objectifs de développement et aux orientations, le concept d'aménagement s'articule autour de 6 éléments :

- **Les axes structurants**, avec le prolongement des rues existantes et des percées visuelles créées depuis et vers les quartiers limitrophes;
- **L'ancrage collectif**, qui se traduit par la création d'espaces publics, d'un parc en lien avec la rue de l'Authion et le quartier à dominance résidentielle et ses commerces et services de proximité, et un ancrage à la rue Sherbrooke Est;
- **La mobilité et l'accessibilité**, avec des rues locales, des voies partagées et des voies privées pour améliorer la porosité et l'accessibilité du site, la configuration et l'aménagement des emprises publiques et la présence d'un lien piéton;
- **Les îlots et lotissements** issus du morcellement du site de la galerie commerciale existante;
- **Un cadre bâti** qui encadre les voies et les espaces publics projetés, ainsi que des basiliaires commerciaux;
- **Les aménagements extérieurs**, publics et privés, nécessaires à la constitution d'un milieu de vie complet contribuant à la création de corridors de biodiversité<sup>30</sup>.

<sup>28</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 35.

<sup>29</sup> *Idem.*

<sup>30</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 27-28.



## 1.7.2 La mobilité

### *La mobilité active*<sup>32</sup>

Dans le secteur de Place Versailles, les seules voies cyclables existantes sont celles qui sont présentes sur la rue Sherbrooke Est au niveau du pont traversant l'A25.

L'arrondissement projette une voie cyclable bidirectionnelle sur la rue De Boucherville permettant de rejoindre les Galeries d'Anjou. Celle-ci contournera le site du projet pour rejoindre la station de métro Radisson. Un lien vers l'est est également projeté dans le prolongement de la rue Curatteau.

Au sein du projet, des voies cyclables sont projetées sur l'avenue de l'Authion, la rue Curatteau et l'avenue de l'École pour créer des liens entre le réseau projeté en périphérie du site et faciliter l'accès à la station de métro Radisson.

Un lien piéton relie le pôle civique à l'école. Il est conçu pour augmenter la perméabilité des îlots 6 aux abords de l'école.

### *La circulation*<sup>33</sup>

Selon le promoteur, la grille de rue établie permettrait un accès aisé et le bon fonctionnement de tous les îlots et commodités présents sur le site.

Dans le pôle régional au sud, la circulation se ferait majoritairement à double sens pour le bon fonctionnement des commerces. Dans le quartier à dominante résidentielle, la circulation s'effectuerait à sens unique comme mesure de mitigation.

De manière générale, les accès aux stationnements des lots privés s'effectueraient sur les rues est-ouest. Le long de la rue De Boucherville, la desserte privée permettrait l'accès aux stationnements des îlots 1, 3 et 5. Au niveau des îlots 7A, 7B et 7C, cette desserte permettrait également les accès livraisons des basilières commerciaux.

---

<sup>32</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 36.

<sup>33</sup> *Ibid.*, p. 37.

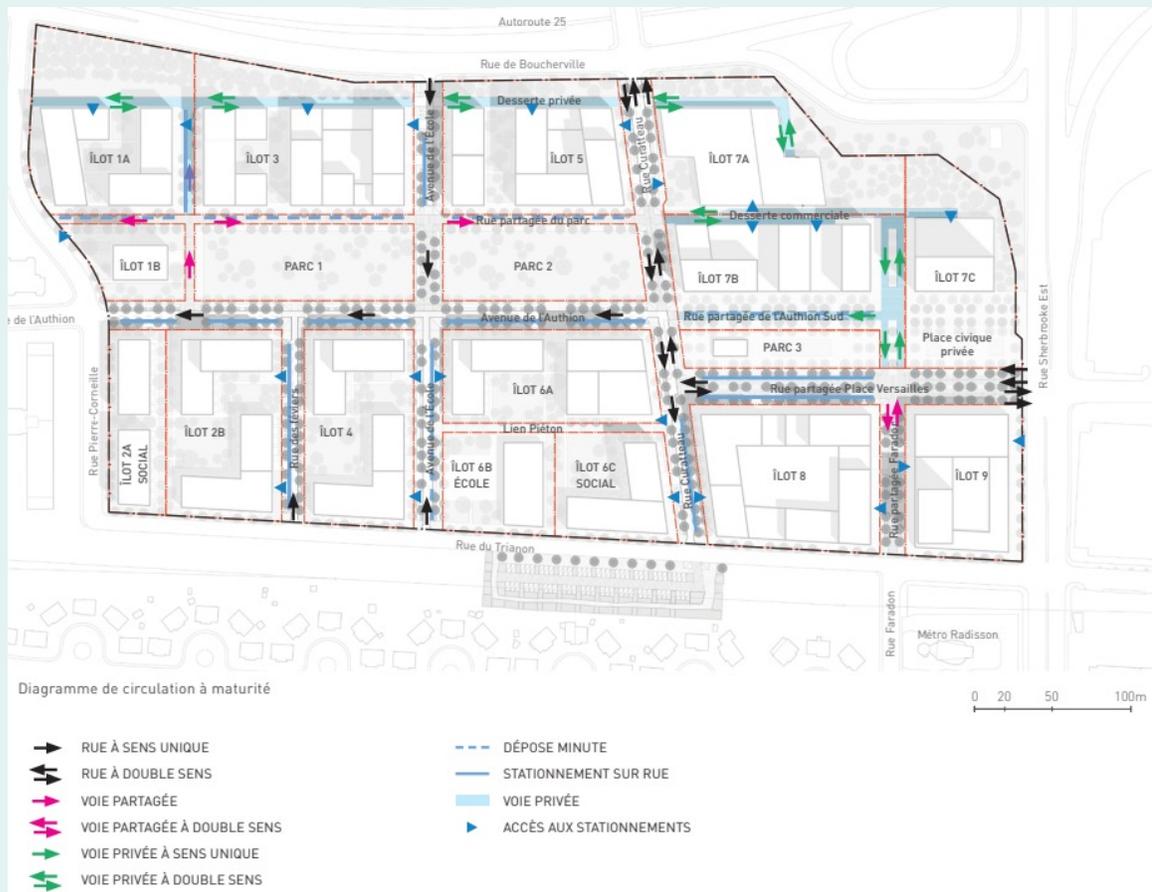


Figure 3 : Diagramme de circulation à maturité. Source : Place Versailles Inc., document 3.1, p. 42

### Le stationnement<sup>34</sup>

Actuellement, Place Versailles compte 3 223 places de stationnement destinées aux commerces et bureaux.

Au terme du développement, environ 3 876 places de stationnement seront nécessaires au fonctionnement des différents usages projetés (résidentiel, commercial et bureaux). Ces places de stationnement seront intérieures au nouveau bâtiment, mais également en basilaire ou dans un stationnement étagé distinct (îlot 7A) à des fins commerciales.

<sup>34</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 59.

Elles seront réparties ainsi :

- 2 812 de ces places de stationnement seront attribuées aux plus de 5 202 unités d'habitation projetées;
- 1 063 autres places de stationnement seraient nécessaires au fonctionnement des commerces de grande surface, des bureaux et de l'hôtel;
- À terme, 140 emplacements seront répartis entre du stationnement, des espaces de dépose-minute, de livraison, d'autopartage et de vélopartage.

La reconfiguration du site et de ses usages permettrait une diminution de 70 % des places destinées aux usages commerciaux et de bureaux par rapport à la situation actuelle.

Du stationnement sur rue et des débarcadères seraient prévus à l'usage des commerces, de l'école et de la résidence pour personnes âgées.

### ***Les voies publiques et privées***<sup>35</sup>

L'aménagement proposé repose sur un ensemble de voies publiques et privées. La structure se composerait :

- D'une voie principale dans le sens nord-sud permettant de relier l'ensemble du projet de la rue Sherbrooke Est à l'avenue de l'Authion;
- De quatre voies transversales qui assureraient des dessertes de la rue De Boucherville à la rue du Trianon;
- D'une série de dessertes privées parallèles à la rue De Boucherville permettant le fonctionnement des îlots commerciaux et l'accès aux stationnements souterrains.

Pour le promoteur, l'aménagement des rues avec un double alignement d'arbres contribuerait à la résilience du redéveloppement, au verdissement et à la biodiversité. Aussi, le traitement de voies partagées dont bénéficient les rues aux abords des parcs aurait comme avantage d'apaiser la circulation et d'étendre l'espace des parcs au-delà de leurs limites.

### ***La typologie de rues***<sup>36</sup>

Plusieurs types de rues sont prévues. Premièrement, une artère principale constituée de la rue De Boucherville avec du camionnage permis en tout temps, et la rue Sherbrooke où le camionnage est

---

<sup>35</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 34.

<sup>36</sup> *Ibid.*, p. 35.

permis de jour uniquement. Deuxièmement, des rues principales, soit les rues Pierre-Corneille et du Trianon, situées à l'extérieur du site. Actuellement, le camionnage est permis de jour sur ces deux rues.

À l'intérieur du site, l'avenue de l'École et la rue Curatteau traversant le quartier d'est en ouest, assureraient un lien du site aux quartiers limitrophes. La rue Curatteau permettrait le camionnage en tout temps, tandis que la rue partagée Place Versailles permettrait l'accès au pôle commercial depuis la rue Sherbrooke ainsi que le camionnage en tout temps.

### ***La rue locale publique***<sup>37</sup>

L'avenue de l'Authion est une rue publique à usage résidentiel et commercial. Elle desservirait la circulation locale uniquement et permettrait un ancrage aux quartiers limitrophes. La rue des Féviers, quant à elle, serait une voie publique interne à usage résidentiel.

### ***La voie partagée publique***<sup>38</sup>

La rue partagée du parc bordant les parcs 1 et 2 serait une voie partagée publique permettant le stationnement temporaire de type débarcadère. Son aménagement serait conçu pour favoriser la cohabitation des modes de déplacement actifs et véhiculaires. La rue partagée Faradon serait une voie partagée publique à usage commercial et résidentiel.

### ***La voie partagée privée***<sup>39</sup>

La rue partagée de l'Authion Sud bordant le nord de la Place civique privée desservirait des usages commerciaux, résidentiels et hôteliers. Elle permettrait également d'assurer le bon fonctionnement de la Place civique. La desserte commerciale serait aménagée pour l'accès au stationnement de l'îlot 7A et permettrait les opérations logistiques du développement des îlots 7B et 7C. La desserte privée serait aménagée, en parallèle de la rue De Boucherville, afin de desservir tous les accès aux stationnements souterrains et les opérations logistiques du développement des îlots 1A, 3 et 5.

---

<sup>37</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 35.

<sup>38</sup> *Idem.*

<sup>39</sup> *Idem.*



Des points hauts à 22 et 25 étages se retrouveraient de part et d'autre du projet. Ils assureraient un signal auprès des quartiers au nord du projet, de l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de la rue De Boucherville, et de la station de métro Radisson.

Les basiliares commerciaux ont une hauteur de 2 et 3 niveaux. Ils permettraient de donner une échelle humaine au projet, ainsi qu'une domesticité à la façade en proposant un usage résidentiel au-dessus du rez-de-chaussée commercial.

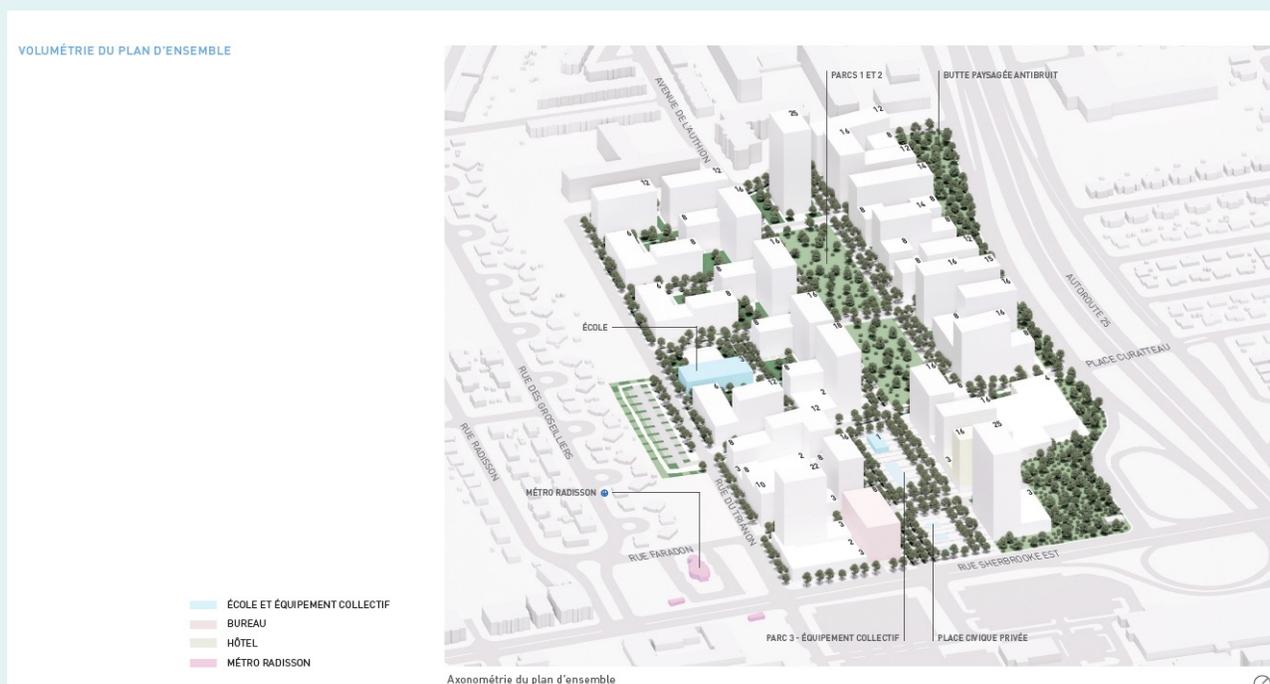


Figure 5 : Volumétrie du plan d'ensemble. Source : Place Versailles Inc., document 3.1, p. 63

## 1.7.4 Les usages<sup>41</sup>

Les usages projetés sont mixtes dans le but de constituer un milieu de vie complet. Leur répartition créerait une transition entre un pôle commercial régional, du côté de la rue Sherbrooke Est et de la station de métro Radisson, et un quartier résidentiel du côté nord, près de la rue Pierre-Corneille. La distinction entre ces deux entités est marquée par le désaxement des parcs 1 et 2 et de l'esplanade composée de la Place publique et de la Place civique privée.

Le cœur du projet comporterait une école primaire. La Place publique proposerait également un équipement collectif multiusage. Les deux assureraient le rôle institutionnel.

Les îlots 3, 5, 6A, 7B, 7C, 8 et 9 pourraient comporter des commerces de grande surface dans les basiliaires. Les services et commerces de proximité identifiés dans les îlots 1A, 2B, 3, 4, 5 et 6A sont des espaces pouvant potentiellement offrir un usage commercial selon la demande. L'usage commercial serait complété par un hôtel sur l'îlot 7B et une composante de bureaux sur l'îlot 9.

Les espaces publics au cœur du projet seraient entourés de façades commerciales et de devantures animées, par exemple, par des extensions de cafés-terrasses pour les commerces.

La portion au nord propose une offre résidentielle variée incluant notamment une résidence pour personnes âgées (RPA) et une composante d'*Active Living*, destinée aux personnes de 55 ans et plus. L'offre résidentielle serait complétée par deux îlots identifiés pour des logements sociocommunautaires et une offre de logement abordable dans la première phase de développement.

Les parcs 1, 2 et 3 contribueraient à la cession de 10 % pour les frais de parc. Les îlots 2A et 6C sont identifiés pour la construction de logements sociocommunautaires. L'îlot 6B serait destiné à la construction d'une école.

---

<sup>41</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 65-67.



Figure 6 : Plan des usages. Source : Place Versailles Inc., document 3.1, p. 70



Figure 7 : Plan de répartition des lots. Source : Place Versailles Inc., document 3.1, p. 72

## 1.7.5 Le phasage<sup>42</sup>

Le redéveloppement de Place Versailles s'effectuerait par phases échelonnées sur environ 25 ans. La galerie commerciale actuelle serait déconstruite graduellement, au fil du redéveloppement du site.

Les démarcations des phases présentées pourraient être amenées à changer et leur numérotation ne correspond pas à un ordre chronologique. Ces phases pourraient également avoir lieu simultanément.

Le processus de redéveloppement devrait prendre en compte les baux des commerces occupant actuellement la galerie commerciale, de même que les contraintes liées à leur relocalisation.

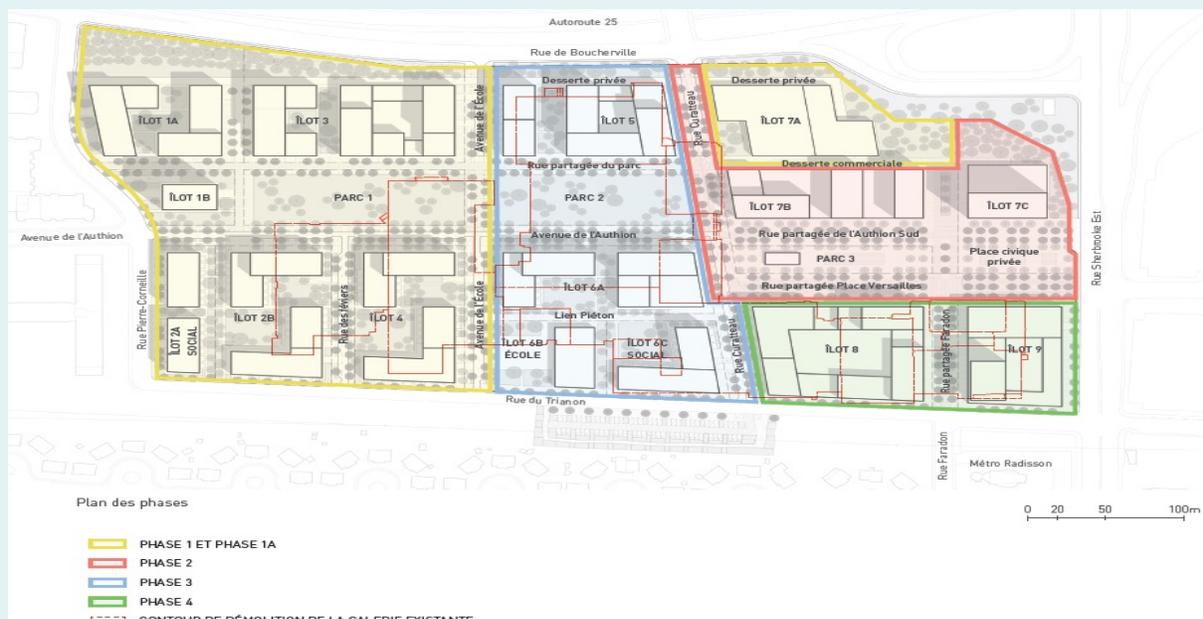


Figure 8 : Plan des phases de développement. Source : Place Versailles Inc., document 3.1, p. 75

La première phase de redéveloppement du centre commercial se concentrerait sur la moitié nord du site, jusqu'à l'avenue de l'École. Cette première phase de redéveloppement est possible par la relocalisation des bannières HomeSense et Winners présentes dans la galerie existante<sup>43</sup>.

<sup>42</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 70.

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 71.

Cette première phase de développement serait composée de six îlots agencés autour du parc 1, dont un îlot proposant des logements sociaux communautaires.

Parallèlement au développement mixte projeté, et pour répondre à la demande des baux commerciaux existants et relocalisés, un stationnement étagé devrait être construit sur le stationnement de surface existant le long de la rue De Boucherville<sup>44</sup>.

### 1.7.6 L'environnement

Pour gérer les eaux pluviales sur le site, le promoteur prévoit :

- L'intégration d'infrastructures vertes dans les voies publiques et de jardins de pluie dans les parcs et les places;
- L'aménagement de parcs éponges résilients en y intégrant des bassins de rétention;
- La préservation de marges en pleine terre et le verdissement des tréfonds et des toitures sur les îlots privés;
- La récupération et la réutilisation des eaux de pluie<sup>45</sup>.

En matière de biodiversité, le promoteur vise la renaturalisation du site et la réduction de l'îlot de chaleur. Il propose :

- Trois parcs qui agiraient comme poumon vert;
- Des rues verdies et la bande tampon paysagée qui serviraient de lien vers les corridors de biodiversité existants, incluant l'emprise d'Hydro-Québec;
- L'utilisation de plantes pollinisatrices indigènes afin de limiter l'arrosage et l'entretien des espaces verts;
- Le verdissement des cours intérieures des îlots privés, des places et des rues avec des arbres à grande canopée permettrait d'ombrager le site;
- Des toits verts pour les bâtiments<sup>46</sup>.

Enfin, le promoteur entend se conformer au Test Climat de l'arrondissement de MHM, bien que dans le pôle régional, trois îlots (7B, 8 et 9) ne rencontrent pas les cibles du facteur de résilience climatique en raison des usages<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 71.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 74-75.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 75.

## 1.8 Les études réalisées et les avis des instances consultatives

### 1.8.1 Les études réalisées

Des études ont été produites par des firmes privées. L'étude d'ensoleillement montre que l'ensoleillement du site en hiver permet à la Place civique privée et au parc 3 d'obtenir une bonne exposition au soleil dès le matin. Les côtés est des espaces publics du projet ainsi que la cour d'école le long de la rue du Trianon sont au soleil au courant de la journée. Les bâtiments proposés projettent des ombres sur les quartiers résidentiels au nord le matin<sup>48</sup>.

Au printemps et en automne, les espaces publics projetés obtiennent une bonne exposition au soleil tout au long de la journée avec une majeure partie ensoleillée à mi-journée. L'apport de soleil direct dans les cours intérieures des îlots à l'est des parcs est meilleur au printemps et en automne qu'en hiver. Les bâtiments projetés génèrent des ombres portées sur les étages bas des immeubles existants de la rue Pierre-Corneille, et ce, uniquement le matin. L'ensoleillement du site lors du solstice d'été est total tout au long de la journée. Les parcs et rues du projet bénéficient d'un ensoleillement continu. Les cours intérieures de l'ensemble du projet sont ensoleillées à cette période de l'année. Les ombres portées sur les bâtiments existants au nord de la rue Pierre-Corneille sont uniquement présentes en début de matinée<sup>49</sup>.

L'étude d'impact de la circulation comporte les débits cumulatifs ajoutés sur le réseau à la suite des différentes phases de construction. Elle part du principe que le développement du secteur est orienté sur le transport collectif et considère différents pourcentages de réduction des déplacements selon les usages. Avec la proximité de la station de métro Radisson, une part modale de 36 % pour les transports actifs et collectifs a été considérée<sup>50</sup>.

De manière globale, pour les pointes en après-midi et samedi aux phases ultérieures, on retrouve moins d'achalandage sur le réseau qu'à l'actuel. Aux trois périodes de pointe analysées (avant-midi, après-midi et samedi), les conditions de circulation sont majoritairement bonnes. Toutes les intersections ont un niveau de service (NDS) entre A et C, à l'exception de celle du Trianon/Faradon à l'heure de pointe en après-midi, où le NDS global est de E<sup>51</sup>.

Toujours selon l'étude, on observe une problématique de circulation à l'intersection du Trianon/Faradon, entre autres, à cause du fort achalandage des piétons autour de la station de métro. La congestion à cette

---

<sup>48</sup> Place Versailles Inc., document de projet, doc. 3.1, p. 84.

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 85-86.

<sup>50</sup> Étude d'impact de la circulation, doc. 3.2, p. 1-2.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 3.

intersection occasionnera un déplacement de la circulation sur la rue De Boucherville, qui a la capacité d'accueillir un débit plus important<sup>52</sup>.

Une étude acoustique conclut qu'en raison de la proximité des bâtiments à l'A25, la rue De Boucherville et la rue Sherbrooke, les façades des premières rangées de résidences seront exposées à des niveaux de bruit élevés. En ce qui concerne les niveaux sonores extérieurs, le critère de bruit de 55 dBA est respecté dans les espaces déterminés comme étant des parcs dans les plans du projet, sans mesures correctives, à l'exception du parc 3 et de la Place civique. Un dépassement de 2 dBA est calculé à l'extrémité est de la place 3. Ce dépassement ne serait pas perceptible à l'oreille humaine, donc aucune mesure d'atténuation sonore n'est recommandée pour cet espace de détente. Les niveaux sonores calculés à la Place civique privée dépassent le critère de bruit de 55 dBA par 10 dBA. Cet espace ne devrait pas être considéré comme aire de détente extérieure dans la planification du développement<sup>53</sup>.

### 1.8.2 Les avis des instances consultatives

Le 9 janvier 2024, le Comité Jacques-Viger (CJV) a émis un avis favorable aux modifications du Plan d'urbanisme relatives à la densité de construction, ainsi qu'au règlement à adopter en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal autorisant la démolition du bâtiment commercial situé au 7275, rue Sherbrooke Est et la construction de plusieurs bâtiments à vocation mixte sur le lot 4 636 559 du cadastre du Québec bordé par les rues Sherbrooke Est, du Trianon, De Boucherville et Pierre-Corneille<sup>54</sup>. Il s'est montré satisfait et rassuré par la perspective d'encadrement du projet au moyen d'un PIIA et d'une entente de développement enchâssant plusieurs éléments indispensables à un nouveau quartier, tels les équipements communautaires<sup>55</sup>. Le CJV a exprimé certaines réserves, notamment en ce qui a trait au transport, à la mobilité, la volumétrie, l'ensoleillement, les gabarits et l'architecture, et s'interroge sur l'importance donnée à la fonction commerciale autour des trois parcs centraux<sup>56</sup>.

En outre, il a formulé neuf recommandations qui ont fait l'objet d'un suivi de la part de l'arrondissement et du promoteur<sup>57</sup>.

---

<sup>52</sup> Étude d'impact de la circulation, doc. 3.2, p.3-4.

<sup>53</sup> Réponses du promoteur, doc. 6.4.1, p. 16.

<sup>54</sup> Avis du Comité Jacques-Viger, doc. 1.1.4.1, p. 3.

<sup>55</sup> Avis du Comité Jacques-Viger, doc. 1.1.4.1, p. 4.

<sup>56</sup> *Idem*.

<sup>57</sup> Avis du Comité Jacques-Viger, doc. 1.1.4.1, p. 5.

## **1.9 Le dossier de documentation et les étapes de la consultation**

### **1.9.1 Le dossier de documentation**

L'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve et le promoteur ont déposé les projets de règlement et le document de présentation du Plan de redéveloppement ainsi que plusieurs documents complémentaires d'information aux fins de la présente consultation. Ils sont disponibles sur le site de l'Office à l'adresse suivante :

<https://ocpm.qc.ca/fr/placeversailles/documentation>.

### **1.9.2 La démarche de consultation**

Les consultations publiques de l'OCPM se déroulent en trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période réservée à l'analyse des opinions et de la documentation déposées. L'OCPM ne limite jamais la participation et favorise l'expression du plus grand nombre de personnes. Les rapports de l'Office sont remis aux élus municipaux et rendus publics.

#### ***L'avis public et le dépliant***

L'OCPM a fait paraître l'avis public annonçant la consultation le 7 août 2024 dans le journal Le Devoir. Près de 8 500 dépliantes annonçant la consultation publique ont ensuite été distribués dans le voisinage du centre commercial Place Versailles.

#### ***La soirée d'information et de questions-réponses, en salle, en ligne et par téléphone***

Les personnes représentant le promoteur Place Versailles et l'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve ont présenté le Plan d'ensemble de redéveloppement du centre commercial Place Versailles et l'encadrement réglementaire proposé lors d'une séance publique, laquelle s'est déroulée le 27 août 2024 au 7200, rue Sherbrooke Est. Les citoyens ont pu poser leurs questions aux représentants de l'arrondissement et du promoteur.

#### ***L'expression des opinions***

Du 28 août au 12 septembre 2024, les citoyens avaient la possibilité d'écrire un commentaire en ligne en répondant à des questions ouvertes. Les thématiques proposées étaient les suivantes : usages, hauteurs et cadre bâti, mobilité, phasage, environnement, aménagements et espaces collectifs.

La démarche de consultation s'est clôturée le 18 septembre 2024 par la tenue de trois séances d'audition des opinions. Les personnes qui le désiraient ont pu présenter leur opinion devant les commissaires concernant le Plan d'ensemble de redéveloppement du centre commercial Place Versailles et l'encadrement réglementaire. Cette séance a eu lieu au 7200, rue Sherbrooke Est. Il était également possible de transmettre un mémoire à la commission sans en faire la présentation, ainsi que de participer à distance.

Au terme de la démarche de consultation, les commissaires ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

## 1.10 Le tableau synthèse de la participation

Date	Activité	Présences en salle	Contributions	Visionnements en direct et en différé
<b>Phase d'information</b>				
27 août 2024	Soirée d'information et de questions-réponses	174	34 personnes ayant posé des questions	1 344
<b>Expression des opinions</b>				
Du 28 août 2024 au 12 septembre 2024	Questionnaire thématique	---	140 réponses	---
<b>Mémoires déposés</b>			56 mémoires	
17 septembre 2024	Présentations devant les commissaires	29	27 présentations	832
<b>Totaux</b>		<b>203</b>	<b>257</b>	<b>2 176</b>





## 2 Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants

### 2.1 Le contexte et l'accueil général

Le plan du centre commercial Place Versailles proposé par le promoteur ne fait pas l'unanimité.

La grande majorité des participants à la consultation critique le projet au regard des hauteurs et de l'absence d'intégration au secteur, des impacts sur la qualité de vie et la santé, de la durée des travaux, des seuils de densité proposés, du manque de transparence et de l'absence de collaboration du promoteur tout au long du processus.

Selon cette majorité, le Plan de redéveloppement proposé reposerait sur une vision des aires TOD presque exclusivement axée sur la mobilité au détriment de la mixité et de l'abordabilité. Le centre commercial est à la fois un lieu de rencontre et un emblème du quartier<sup>58</sup>. On s'insurge contre le discours qui viserait à démontrer qu'il est dans un piètre état nécessitant sa destruction et que les achats en ligne nuiraient à sa pérennité. On estime qu'il est bien entretenu, achalandé et que les citoyens y font l'essentiel de leurs courses<sup>59</sup>.

De même, plusieurs participants qui rejettent les dérogations sollicitées dénoncent le traitement de faveur envers les promoteurs qui se voient accorder des dérogations, tandis que les citoyens qui sollicitent des permis pour des dérogations et réparations mineures sont très souvent déboutés<sup>60</sup>. Par exemple, certains affirment qu'en tant que propriétaires de maisons unifamiliales, ils n'auraient pas le droit d'ajouter un étage qui dépasse 40 % de la superficie du rez-de-chaussée pour préserver l'harmonie avec les maisons adjacentes<sup>61</sup>. C'est donc au nom de l'équité entre les citoyens que plusieurs fondent leurs positions. On suggère que des représentants de l'arrondissement manqueraient clairement d'impartialité dans leurs interventions et auraient un parti pris pour le projet<sup>62</sup>.

Sans forcément être opposés à l'opportunité de redynamiser et revitaliser le centre commercial, plusieurs participants sont préoccupés par l'ampleur et l'envergure du projet, son intégration dans le quartier, la disponibilité suffisante de stationnement et la fluidité de la circulation tant pendant les travaux qu'au terme du projet<sup>63</sup>. Dans sa forme actuelle, le projet s'apparenterait plus à une amélioration de Place Versailles elle-même plutôt que celle de l'ensemble du secteur<sup>64</sup>.

Plusieurs idées sont avancées. Pour les uns, Place Versailles doit être conservée, rénovée avec l'ajout de logements en hauteur, d'espaces verts et l'optimisation des stationnements dans le cadre de la réglementation actuelle<sup>65</sup>. Il faudrait repenser certains volets afin de favoriser l'acceptabilité sociale et une intégration harmonieuse dans le quartier<sup>66</sup>. C'est pourquoi ils souhaitent que la réglementation actuelle soit respectée afin d'assurer un développement harmonieux et équilibré. Les dérogations répétées

---

<sup>58</sup> Yanick Plouffe, doc. 8.15, p. 6.

<sup>59</sup> Nathalie Durocher, (Transcription), doc. 8.59, p. 1; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 2.

<sup>60</sup> Julien Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 6; Elène Dubois, doc. 8.13, p. 6-7; Nathalie Durocher, (Transcription), doc. 8.59, p. 5; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 3-4.

<sup>61</sup> Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 3; Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1.

<sup>62</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 2; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 1.

<sup>63</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 2; Monique Campeau, doc. 8.44, p. 1; Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 2; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 4; Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1; Les usages, doc. 9.3, p. 3.

<sup>64</sup> André Savard, doc. 8.3, p. 4.

<sup>65</sup> Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 2; Louise Émond, doc. 8.55, p. 4.

<sup>66</sup> Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 2; André Boisvert, doc. 8.26, p. 1.

compromettraient ce principe et pourraient avoir des effets néfastes sur le développement urbain à long terme. À cet effet, une réévaluation des besoins réels et une planification plus rigoureuse seraient nécessaires pour éviter des impacts négatifs durables<sup>67</sup>. Au pire des cas, certains estiment que la Ville devrait limiter les éléments inclus dans les dérogations actuelles afin de conserver un pouvoir d'influence de la Ville/arrondissement sur le promoteur tout au long du projet<sup>68</sup>.

Pour d'autres, c'est une opportunité de reconverter et revitaliser l'emblématique centre qui souffre de désaffectation et de désuétude. Plusieurs arguments sont avancés pour soutenir cet appui : d'abord, le centre, comme d'autres centres commerciaux, a souffert du développement du commerce en ligne consécutif à la pandémie de COVID-19<sup>69</sup>. Aussi, on soutient que les bâtiments du centre commercial Place Versailles sont entourés d'une immense mer d'asphalte, avec un terrain aujourd'hui sous-utilisé au regard de son ampleur et de sa localisation. Le réaménagement de ce site, dont la localisation est stratégique, serait non seulement pertinent, mais aussi nécessaire dans le contexte des changements climatiques, économiques et sociaux qui s'accroissent<sup>70</sup>. Effectivement, la transformation de ce secteur mono fonctionnel totalement artificialisé en un quartier mixte et végétalisé pourrait avoir un impact positif en matière de lutte contre un îlot de chaleur. De plus, la conservation d'un pôle commercial et la construction de nombreux logements répondent à un besoin de transformation de l'offre commerciale, de densification urbaine, d'ajout de bâtiments institutionnels (école) ainsi que d'espaces collectifs et de production d'une diversité de logements dans un contexte de pénurie marquée<sup>71</sup>.

Par ailleurs, le projet présente un grand potentiel d'esthétique et de dynamisme adapté aux nouvelles réalités et priorités en urbanisme. La décision de construire des immeubles s'adressant à des clientèles variées éviterait de créer des ghettos, de même que la présence de différents commerces compenserait en partie la perte de services commerciaux engendrés par une éventuelle fermeture ou reconfiguration de Place Versailles<sup>72</sup>.

Enfin, en raison de la proximité d'infrastructures de transport collectif, Place Versailles serait un site exceptionnel pour créer un milieu de vie dynamique, durable et inclusif, ainsi que pour améliorer l'offre de services et la qualité de vie des résidentes et résidents du secteur<sup>73</sup>. C'est pourquoi certains auraient souhaité un objectif plus ambitieux visant la création d'un écoquartier. Le projet s'inscrirait dans une volonté

---

<sup>67</sup> Julien Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 6.

<sup>68</sup> Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 5.

<sup>69</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 1; Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 1; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 1.

<sup>70</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 2.

<sup>71</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 1; Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 1; Elène Dubois, doc. 8.13, p. 4.

<sup>72</sup> Les immeubles Corneille Inc., doc. 8.18, p. 3.

<sup>73</sup> Institut de développement urbain, doc. 8.41, p. 1.

de densifier la ville dans les corridors de transport collectif, actuels (avec le métro) et à venir (avec le tram), tout en favorisant la mixité sociale et fonctionnelle, dans l'esprit de la ville aux 15 minutes<sup>74</sup>.

## 2.2 Les hauteurs du cadre bâti et l'intégration dans le milieu

La grande majorité des participants a exprimé des préoccupations en lien avec les hauteurs et l'intégration du projet dans le milieu environnant.

Actuellement, le secteur avoisinant présente une densité de population modérée, avec un tissu urbain homogène, constitué principalement de maisons unifamiliales avec jardins, de bâtiments familiaux et d'immeubles multifamiliaux de cinq à six étages. Cette configuration offre un cadre de vie paisible et équilibré, qui serait radicalement modifié par la construction d'un complexe immobilier de grande hauteur, lequel cadre mieux avec le centre-ville plutôt qu'avec un arrondissement de l'est<sup>75</sup>, d'où la difficulté pour le projet à s'intégrer harmonieusement dans le quartier.

Pour ces participants, les immeubles de 12 et 16 étages sur l'îlot 1A et la tour de 25 étages sur l'îlot 1B auront un impact majeur sur la qualité des vues (sur les monts Saint-Hilaire et Saint-Bruno) dont bénéficient actuellement les résidents de la rue Pierre-Corneille ainsi que sur l'ensoleillement des édifices. Ces derniers remettent en question l'étude sur l'ensoleillement du promoteur qui soutient qu'ils bénéficieront d'un ensoleillement dès 13 h lors des équinoxes du printemps et de l'automne<sup>76</sup>.

De plus, des citoyens et groupes estiment que ces immeubles auront un effet d'écrasement par rapport aux immeubles dans la rue Pierre-Corneille. L'absence de gradation des hauteurs des bâtiments à partir de la rue Pierre-Corneille vers le centre du projet les inquiète. Cette préoccupation a été retenue par le promoteur en ce qui concerne la rue du Trianon, pourtant bordée d'une grande bande de terre résultant de l'emprise d'Hydro-Québec, alors que les immeubles projetés en bordure de la rue Pierre-Corneille sont situés à quelques mètres seulement de la rue<sup>77</sup>. Pour plusieurs, la densification ne passe pas nécessairement par les extrêmes.

---

<sup>74</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 3.

<sup>75</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 3; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 3; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 1; Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 9; Fleurette Lacasse, doc. 8.23, p. 1; Les hauteurs et les densités, doc. 9.1, p. 1; Environnement, doc. 9.7, p. 2.

<sup>76</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 4; Corinne Belhassen, doc. 8.8, p. 2-3; Monique Campeau, doc. 8.44, p. 1; Yanick Plouffe, doc. 8.15, p. 7; Clairette Paquette, doc. 8.34, p. 3; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1; Environnement, doc. 9.7, p. 2; Les hauteurs et densités, doc. 9.5, p. 4-5 et 8.

<sup>77</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 7; Corinne Belhassen, doc. 8.8, p. 2-3; Charles Quirion et Gérard Côté, doc. 8.12, p. 1; Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 5 et 10; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 1.

Aussi, certains estiment que les hauteurs prévues pourraient avoir des impacts négatifs sur la qualité de vie des résidents en périphérie du projet, notamment en matière de bruit et de pollution visuelle. La construction de bâtiments de grande hauteur, répartie sur plusieurs années, entraîne souvent des nuisances sonores et visuelles prolongées, affectant les quartiers environnants. De plus, pour de nombreuses personnes, ces tours pourraient altérer l'esthétique du paysage urbain, transformant des quartiers résidentiels à échelle humaine en zones dominées par des structures massives<sup>78</sup>. Une des conséquences potentielles serait la perte d'attrait du secteur et des propriétés non seulement pendant, mais après la construction<sup>79</sup>.

Par ailleurs, des participants notent que les immeubles de grande hauteur portent atteinte à l'intimité et la vie privée des gens résidant aux alentours, en plus de réduire l'ensoleillement. Beaucoup trouvent que le projet est refermé sur lui-même et a été pensé comme un quartier dans un autre. Dans sa forme actuelle, il serait démesuré avec des édifices imposants écrasant le milieu et dénués de toute forme d'intégration et d'harmonisation avec la trame urbaine environnante. Aussi, il serait de nature à détruire l'équilibre du quartier et altérerait de manière significative la qualité de vie des résidents actuels ainsi que la dynamique commerciale dont bénéficie la communauté locale<sup>80</sup>. L'un des arguments avancés pour justifier les dérogations en lien avec les hauteurs, soit la diminution de l'emprise au sol, permettant ainsi l'établissement de parcs de proximité et la promotion de transports en commun, relève très souvent d'une stratégie de « lavage vert ». D'ailleurs, souligne un participant, « *le « greenwashing » est souvent utilisé pour présenter des projets comme plus écologiques qu'ils ne le sont réellement. La densification pourrait générer une augmentation du parc automobile; limitant ainsi l'impact attendu des parcs et espaces verts*<sup>81</sup> ».

Pour finir, on estime que les hauteurs proposées constituent un enjeu de sécurité. En effet, 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<sup>82</sup>.

Malgré la forte opposition, quelques participants à la présente consultation apprécient les hauteurs de certains bâtiments, particulièrement ceux de 25 étages. De tels bâtiments, facilement visibles de loin, constitueraient un repère visuel important pour les habitants et les visiteurs. Dans une ville ou un quartier, ils permettraient de s'orienter facilement et aideraient à naviguer dans l'espace urbain. Que ce soit pour donner des indications ou pour trouver son chemin, un gratte-ciel emblématique devient une référence géographique évidente et un symbole fort de l'identité<sup>83</sup>.

---

<sup>78</sup> Nathalie Filiatrault, doc. 8.3, p. 3.

<sup>79</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 10; Fleurette Lacasse, doc. 8.23, p. 1.

<sup>80</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 6; Corinne Belhassen, doc. 8.8, p. 2-3; Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1; Louise Émond, doc. 8.55, p. 1-2 et 5; Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 4; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 2-4.

<sup>81</sup> André Savard, doc. 8.3, p. 3.

<sup>82</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 6; Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 9; Fleurette Lacasse, doc. 8.23, p. 1; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 10-11.

<sup>83</sup> À nous les rues : Sécurisons les rues de MHM, doc. 8.30, p. 3.

Par ailleurs, en raison de leur taille, de tels bâtiments permettraient d'optimiser l'utilisation du sol, ce qui est particulièrement important dans les zones urbaines denses. Pour ceux qui appuient le projet, les économies d'échelle jouent un rôle important. Les coûts fixes liés à la construction, tels que les fondations, les infrastructures et les services communs (comme les ascenseurs et la plomberie), seraient mieux amortis dans les bâtiments plus hauts, car ils servent un plus grand nombre d'unités. La construction en hauteur permettrait également d'optimiser l'utilisation du terrain, d'amortir les coûts fixes et d'améliorer la viabilité économique des projets, ce qui se traduirait par une baisse des prix des logements<sup>84</sup>.

Plusieurs propositions sont faites dans le but de favoriser l'intégration du projet dans le milieu environnant. Ces propositions concernent la réduction des hauteurs, la reconfiguration des îlots, le déplacement de certains immeubles, notamment les tours de 25 étages, soit au centre du projet, soit en bordure de l'A25 et de la rue De Boucherville, ou plus près de la rue Sherbrooke. Certaines de ces propositions s'accommodent de l'acceptation des dérogations, d'autres non.

En ce qui concerne la réduction des hauteurs, les participants abordant cette solution souhaitent que les bâtiments aient une hauteur maximale de six étages en bordure des rues Pierre-Corneille et du Trianon et ne dépassent pas huit étages ailleurs dans le site. Cette réduction des hauteurs aurait pour effet de résoudre les problèmes liés au nombre de places de stationnement, d'assurer une transition plus douce et l'intégration du projet dans le milieu ainsi qu'une gradation des hauteurs (allant vers l'Est) de Trianon jusqu'à l'A25, et de répondre aux besoins en logement, tout en préservant la qualité de vie des résidents et en respectant les règlements en vigueur<sup>85</sup>. Une répartition sur l'ensemble du site des logements prévus dans les plus hautes tours pourrait aussi être envisagée<sup>86</sup>. De même, une réduction des hauteurs pourrait s'accompagner d'une étude menée par une firme indépendante sur les vues et ombrages causés par les bâtiments du projet pour s'assurer de ne pas nuire à l'intimité des propriétés existantes<sup>87</sup>.

En ce qui concerne le déplacement des tours et la reconfiguration des îlots, nombreux sont ceux qui suggèrent de déplacer les deux bâtiments de 12 et de 16 étages de l'îlot 1A, ainsi que la tour de 25 étages de l'îlot 1B d'au moins 15 mètres vers la rue De Boucherville, en réduisant d'environ 50 mètres la bande de verdure prévue entre les bâtiments et la rue De Boucherville. Cette réduction permettrait un meilleur ensoleillement le matin pour les résidents de la rue Pierre-Corneille, sans pour autant réduire de façon

---

<sup>84</sup> À nous les rues : Sécurisons les rues de MHM, doc. 8.30, p. 2.

<sup>85</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 7; Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.52.1, p. 6; Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 8-9; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 2; Charles Quirion et Gérard Côté, doc. 8.12, p. 1; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 1; Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 6; André Boisvert, doc. 8.26, p. 2; Louise Émond, doc. 8.55, p. 4; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 1-2 et 7.

<sup>86</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3.

<sup>87</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 6; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 8-9.

significative la bande de verdure, cette dernière étant considérablement plus large que celle prévue pour les autres bâtiments situés en bordure de la rue De Boucherville<sup>88</sup>.

Pour d'autres, la tour de 25 étages située dans l'îlot 1B devrait être déplacée au centre du site en bordure de l'avenue de l'École. Ainsi, le parc 1, au lieu de faire face au parc 2, se situerait entre la tour de l'îlot 1B et la rue Pierre-Corneille, permettant ainsi davantage d'ensoleillement pour les immeubles situés sur la rue Pierre-Corneille et ferait un lien entre l'existant et le nouveau développement. Par conséquent, la tour de l'îlot 1B serait bien plus visible au centre du projet et assurerait, selon eux, une meilleure signature emblématique<sup>89</sup>. Une autre proposition viserait une gradation en hauteur en partant du coin des rues Pierre-Corneille/Trianon vers le coin de l'Autoroute 25/rue Sherbrooke<sup>90</sup>. Avec le parc 1 sur la rue Pierre-Corneille, l'îlot 2A pourrait inclure l'école. De cette façon, l'environnement de l'école serait amélioré<sup>91</sup>. Les modifications proposées auraient plusieurs avantages : elles permettraient aux résidents riverains du site un meilleur accès à cet espace vert dans une approche de bon voisinage, assureraient une acceptabilité sociale, décongestionneraient le site par l'optimisation de l'espace, et garantiraient une meilleure intégration au quartier existant<sup>92</sup>. Enfin, du moment où Place Versailles n'est pas un nouveau quartier, mais une section d'un quartier, on souhaite l'implication de Vivre en Ville pour son projet « Oui dans ma cour » pour planifier une densification à échelle humaine<sup>93</sup>.

## 2.2.1 L'architecture

Au niveau de l'architecture, des participants soulignent que les ébauches architecturales présentées au public sont peu détaillées et laissent beaucoup de latitude au promoteur. Au stade actuel, on n'aurait qu'une représentation du redéveloppement avec des prismes uniformes. Le rendu préliminaire montrerait également une architecture assez hostile, loin de l'échelle humaine. Aussi, les images fournies par l'architecte ne refléteraient pas l'échelle réelle des bâtiments ni celle des espaces ouverts dans les parcs environnants. En conséquence, il serait difficile de s'avancer loin dans les commentaires sur le projet<sup>94</sup>. Bien que cette

---

<sup>88</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 4; Corinne Belhassen, doc. 8.8, p. 2-3; Alain Masse, doc. 8.39, p. 2; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1; Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10; Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 10-12.

<sup>89</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 5; Corinne Belhassen, doc. 8.8, p. 2-3; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 2; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1; Monique Campeau, doc. 8.44, p. 1; Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 5; Yanick Plouffe, doc. 8.15, p. 3; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 6; Le phasage, doc. 9.5, p. 2; Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 3; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 7-8.

<sup>90</sup> Elène Dubois, doc. 8.13, p. 7; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 2.

<sup>91</sup> André Boisvert, doc. 8.26, p. 2.

<sup>92</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 18; Corinne Belhassen, doc. 8.8, p. 2-3.

<sup>93</sup> Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.5, p. 3-4; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 2-3.

<sup>94</sup> Julien Croteau, doc. 8.42, p. 4; German Molina, doc. 8.48, p. 1.

façon de faire ne soit pas inhabituelle, le promoteur devrait s'engager à respecter les grandes lignes du projet, et ce, sous l'œil vigilant des autorités municipales. Les écarts par rapport au projet initial ne devraient être autorisés que s'ils améliorent manifestement le résultat<sup>95</sup>.

Comme solution, des participants soulignent que le développement des TOD, présenté comme une alternative à l'étalement urbain, se fasse en respectant une approche de densification douce, de sorte que le paysage urbain et le tissu social existant ne soient pas bouleversés de façon radicale. Plutôt que de construire un nouveau quartier à l'intérieur du quartier déjà existant, il s'agirait de promouvoir l'intégration des nouveaux milieux de vie à l'intérieur du cadre urbain présent en respectant les aspects architecturaux<sup>96</sup>. Tout en souhaitant que des énoncés de style ou de volumes des bâtiments finaux soient rapidement élaborés, les résidents réclament une vision claire, une architecture distinctive pour les plus grandes tours et une amélioration des interfaces du projet avec les quartiers résidentiels adjacents<sup>97</sup>. Finalement, on propose de s'inspirer d'expériences internationales et de miser sur la diversité architecturale avec un peu d'audace. Par exemple, l'écoquartier Tivoli à Bruxelles a imposé une diversité d'architectures par îlot. L'écoquartier Danube à Strasbourg présente une grande variété de formes et de hauteurs d'édifices. L'écoquartier Confluence à Lyon propose un îlot à énergie positive, ainsi qu'une grande variété architecturale, même pour des logements sociaux<sup>98</sup>.

## 2.3 La densité et la capacité d'accueil des infrastructures et des services

Un large consensus se dégage sur la nécessité de densifier le site du centre commercial Place Versailles. Toutefois, les avis divergent sur l'ampleur, les seuils et les objectifs à atteindre, ainsi que sur les formes que cela pourrait prendre.

### 2.3.1 Les revers de la surdensification

Tout en comprenant la nécessité de densifier aux abords des stations de métro, la grande majorité des participants estime que le seuil visé (environ 305 logements à l'hectare) sur le site est excessif, démesuré, disproportionné et incohérent. Selon eux, il serait plus élevé que la moyenne montréalaise, ainsi que les seuils prévus dans les documents de planification que sont le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal

---

<sup>95</sup> Alain Liard, doc. 8.38, p. 2.

<sup>96</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 12; Les Immeubles Corneille Inc., doc. 8.18, p. 6.

<sup>97</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 8; Julien Croteau, doc. 8.42, p. 5; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 6.

<sup>98</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 15.

(2015), et le Plan d'urbanisme en vigueur<sup>99</sup>. Prenant référence sur Le Plateau-Mont-Royal, les participants justifient le caractère disproportionné par l'espace disponible et la saturation du réseau routier environnant dans la mesure où MHM n'est pas le centre-ville<sup>100</sup>. Ainsi, les impacts seraient significatifs sur le tissu social, les services de proximité, la capacité d'accueil des infrastructures municipales, la qualité de vie et la mobilité.

En ce qui concerne les impacts sur le tissu social, on estime qu'une très forte densité avec la construction de 5 200 logements et l'installation d'un nombre important de nouveaux résidents dans un si petit espace pourrait générer des problèmes sociaux, de cohabitation et de vivre ensemble<sup>101</sup>.

Pour ceux des participants s'inquiétant des impacts sur la qualité de vie et les services de proximité, ils soulignent que les établissements de santé et de services sociaux (les hôpitaux Maisonneuve-Rosemont et Santa Cabrini), de même que l'école Saint-Donat, sont déjà en surcapacité et peinent à répondre à la demande actuelle, laquelle s'est accélérée avec la présence de nombreux immeubles multifamiliaux en construction en périphérie des stations de métro Assomption, Cadillac, Langelier et du futur terminus de la ligne bleue aux Galeries d'Anjou<sup>102</sup>. Ainsi, la densité proposée ajoutera une pression supplémentaire sur les services de l'arrondissement qui peinent déjà à répondre aux besoins des citoyens (débit de l'eau, réseau des égouts) et pourrait entraîner des problèmes d'approvisionnement<sup>103</sup>. En conséquence, des inquiétudes sont exprimées quant aux impacts de la construction des infrastructures sur les finances de la Ville<sup>104</sup>.

En outre, l'augmentation considérable de population dans le secteur est perçue par plusieurs comme un poids qui sera insoutenable pour le tissu communautaire existant si l'offre de services sur le plan de l'éducation, de la culture et de la santé, entre autres, n'est pas augmentée. À titre d'exemple, ils soutiennent qu'il n'existe pas de maison de la culture dans le secteur, que les besoins en alimentation sont multiples, alors que les organismes communautaires ont déjà de la difficulté à soutenir l'intégration des nouvelles familles dans le quartier<sup>105</sup>.

---

<sup>99</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 9; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 1; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 7; Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 1; Les usages, doc. 9.3, p. 4; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 13; Environnement, doc. 9.7, p. 1.

<sup>100</sup> Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 1; Louise Émond, doc. 8.55, p. 1-2; Les hauteurs et densités, doc. 1, p. 7; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 5.

<sup>101</sup> Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 3; Pierre Léonard, doc. 8.1, p. 4; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 7.

<sup>102</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 9; Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 3; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 3; Elène Dubois, doc. 8.13, p. 8; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 2; Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 2; Pierre Léonard, doc. 8.1, p. 3; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 5.

<sup>103</sup> Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2; Elène Dubois, doc. 8.13, p. 8; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 1; Les usages, doc. 9.3, p. 1-2.

<sup>104</sup> Pierre Léonard, doc. 8.1, p. 3; Clairette Paquette, doc. 8.34, p. 2.

<sup>105</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 8; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 4 et 7.

Pour certains des participants, les impacts sur la mobilité sont majeurs. En raison de la forte densité de la population découlant du projet, ils s'inquiètent de la fluidité de la circulation sur les rues avoisinant le projet. Pour eux, l'augmentation du nombre de résidents pourrait entraîner une circulation lourde et une congestion dans les rues Pierre-Corneille, Radisson, des Groseilliers, du Trianon et Sherbrooke<sup>106</sup>. En effet, la densification prévue du quartier amènerait une augmentation considérable des circulations automobile et piétonnière. Les embouteillages et les problèmes de circulation risqueraient de s'aggraver, affectant la mobilité des résidentes et résidents, tout en allongeant les temps de déplacement<sup>107</sup>. Par ailleurs, la clientèle du centre commercial est composée, en partie, de gens qui vivent à l'extérieur de la métropole et qui se déplacent en automobile. Une augmentation trop nombreuse de résidents va ajouter une surcharge des axes routiers à proximité de Place Versailles<sup>108</sup>.

Beaucoup estiment que la circulation dans la rue Sherbrooke Est est déjà problématique et l'était avant même les travaux dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Dans ce secteur en pleine mutation avec des projets de redéveloppement, ajouter plus de 5 000 unités de logement en plus des espaces commerciaux viendrait empirer, selon eux, la circulation dans la rue Sherbrooke Est, le boulevard Langelier et dans tout le secteur depuis l'intersection des autoroutes 25 et 40<sup>109</sup>. De surcroît, ils soutiennent que la densification du secteur aura des impacts sur le service de métro à la station Radisson déjà fortement achalandée aux heures de pointe<sup>110</sup>.

Enfin, on estime que la construction de la rue privée accessible par la rue Pierre-Corneille pour permettre l'accès aux stationnements des immeubles situés en bordure de la rue De Boucherville, exacerbera les problèmes de circulation sur la rue Pierre-Corneille à cause de l'augmentation considérable de la fréquence des déplacements<sup>111</sup>.

Face aux problèmes énoncés, plusieurs solutions sont proposées. D'abord, la réduction des seuils de densité proposés. En effet, on estime que la planification du secteur à échelle humaine et la réduction des densités pour ce secteur permettraient de conserver la qualité de vie des familles, en plus de soulager les infrastructures et le réseau routier déjà encombrés. La conséquence directe serait la diminution du nombre de logements pour un nombre d'unités variant du tiers de 5 200 à 1 870, voire 1 000 unités résidentielles et la réduction des hauteurs, permettant ainsi une intégration plus harmonieuse du projet à l'ensemble du quartier environnant<sup>112</sup>.

---

<sup>106</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 13; Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.52.1, p. 2-3.

<sup>107</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 4; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 1.

<sup>108</sup> Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 5.

<sup>109</sup> Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1; André Boisvert, doc. 8.26, p. 1.

<sup>110</sup> Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 2.

<sup>111</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 13; Luce Desrosiers, 8.20, p. 1.

<sup>112</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 7; Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.52.1, p. 6; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 2; Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 3; Louise Émond, doc. 8.55, p. 4; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2 et 5; Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 9; Les usages, doc. 9.3, p. 1-3 et 5.

Ensuite, il est souhaité que les infrastructures sur le site soient entièrement prises en charge par les promoteurs<sup>113</sup>.

Finalement, des participants soulignent que des engagements de la part des différents paliers du gouvernement sont essentiels pour l'aboutissement des projets collectifs tels que l'école sur l'îlot qui sera cédé par le propriétaire de Place Versailles à la Ville. Les infrastructures routières actuelles, déjà saturées, devraient être repensées et adaptées pour gérer cet afflux<sup>114</sup>.

### 2.3.2 Une densification partiellement souhaitée

Malgré le rejet des seuils de densité proposés, quelques participants émettent des arguments en faveur de la densification. Elle serait une tendance lourde qui touche les centres commerciaux et constituerait la solution aux coûts exorbitants de remplacements des infrastructures urbaines, à la crise du logement et à la crise climatique. Ainsi, le potentiel de plus de 5 000 nouveaux logements, en augmentant l'offre, viendrait aider à balancer la forte demande et ainsi équilibrer les prix du marché<sup>115</sup>.

Ces participants soutiennent que la densification de Place Versailles n'est pas un projet isolé. Il s'inscrit dans une tendance nord-américaine reflétant notamment la capacité d'adaptation des grands acteurs de l'immobilier commercial face à l'évolution et à la sophistication des comportements d'achat, de même qu'aux impératifs des marchés<sup>116</sup>. La densification de propriétés commerciales à des fins résidentielles est donc une tendance structurante. Ce phénomène, généralisé en Amérique du Nord, prendrait de l'ampleur depuis une dizaine d'années grâce à une combinaison de facteurs parmi lesquels la baisse de l'achalandage des centres commerciaux, la désuétude physique, l'inoccupation et la sous-utilisation de leurs aires de stationnement<sup>117</sup>.

Selon ces interlocuteurs, la densification répondrait aussi à l'urgence de revaloriser des actifs immobiliers en perte de vitesse. Les enjeux, tant pour les propriétaires que pour les administrations municipales, sont décisifs : le rendement des actifs immobiliers strictement commerciaux stagne. Sachant que de nombreux centres commerciaux appartiennent à des sociétés publiques et/ou de grands fonds de placement, la pression serait élevée pour qu'elles revalorisent leurs propriétés. En outre, la valeur de plusieurs centres commerciaux déclinerait depuis les dernières années au rôle d'évaluation. Pour Place Versailles, la valeur au rôle 2017-2019 était de 163,0 millions de dollars, contre 139,2 millions de dollars entre 2020-2022 et

---

<sup>113</sup> Pierre Léonard, doc. 8.1, p. 3.

<sup>114</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 5; Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 9.

<sup>115</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 3; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 2.

<sup>116</sup> Groupe Altus, doc. 8.11, p. 14.

<sup>117</sup> *Ibid.*, p. 2.

107,5 millions de dollars entre 2023-2025. En raison de cette perte de valeur de 34 %, les taxes foncières associées à cette propriété sont passées de 6,1 millions de dollars à 4,1 millions de dollars entre 2019 et 2024, soit une attrition totale de 2 millions de dollars en seulement cinq ans. En conséquence, la baisse des recettes fiscales est considérable<sup>118</sup>.

Toujours selon ces derniers interlocuteurs, ils estiment que les espaces excédentaires présentent plusieurs opportunités. Le redéveloppement de centres commerciaux est un processus complexe. Les détaillants et leur bailleur sont liés par des ententes locatives les engageant souvent pour une longue période, souvent assorties de requêtes en matière d'affichage, de visibilité et de cases de stationnement. Toutefois, les aires de stationnement sous-utilisées permettent de débiter la construction de tours résidentielles sans affecter la portion commerciale du site<sup>119</sup>. Nombre de ces sites stratégiques sont localisés à proximité des infrastructures de transport collectif ou à l'intersection d'axes routiers majeurs. S'ils étaient encore à la périphérie de la ville au moment de leur inauguration, on remarque qu'ils sont aujourd'hui au cœur de l'activité et de quartiers relativement denses, d'où la volonté de leur donner une seconde vie. C'est le cas, entre autres, de Place Versailles, des Galeries d'Anjou et de Fairview Pointe-Claire<sup>120</sup>. Leur métamorphose n'est pas exclusivement limitée à la densification de l'usage du terrain, mais elles doivent se repositionner et recréer leur pouvoir d'attraction sur de nouvelles bases avec d'autres types de locataires et clients moins vulnérables au développement du commerce électronique<sup>121</sup>. À ce propos, on soutient qu'un tissu urbain dense autour des stations de transport public encouragerait une économie locale dynamique et renforcerait la cohésion sociale en créant des espaces de vie accessibles pour diverses populations<sup>122</sup>.

Néanmoins, un groupe soutient que la densification, en favorisant des quartiers compacts et bien desservis, contribue à :

- Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les embouteillages;
- Améliorer la qualité de vie des habitants;
- Maximiser l'utilisation des infrastructures existantes; et
- Financer des investissements publics par un accroissement général de la richesse foncière<sup>123</sup>.

En ce qui a trait à la crise du logement, des participants soulignent que le développement de logements n'a pas suivi la cadence de l'immigration. Dans toutes les villes québécoises, on observe une pénurie de

---

<sup>118</sup> Groupe Altus, doc. 8.11, p. 14, p. 3.

<sup>119</sup> Groupe Altus, doc. 8.11, p. 4-5.

<sup>120</sup> *Idem*.

<sup>121</sup> Groupe Altus, doc. 8.11, p. 7.

<sup>122</sup> À nous les rues : Sécurisons les rues de MHM, doc. 8.30, p. 1 et 5.

<sup>123</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.41, p. 1.

logements, particulièrement dans le marché locatif. Dans cette conjoncture, la requalification des centres commerciaux vers l'usage résidentiel contribuerait à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande qui, ultimement, améliorera l'abordabilité pour toutes les clientèles, tout en permettant de concevoir des parcs et espaces publics qui enrichissent la qualité de vie des résidents<sup>124</sup>.

Pour les projets de même nature, la Ville et l'arrondissement sont invités à adopter un cadre réglementaire spécifique pour les projets autour des stations actuelles et projetées de réseaux de transport structurants et pour les secteurs d'opportunité. Ce cadre réglementaire pourrait prévoir une densité minimale et/ou un niveau d'intensification élevé ainsi que l'élimination de ratios de stationnement minimaux<sup>125</sup>.

## 2.4 Les usages

Les participants à la consultation se sont prononcés sur les usages proposés. Ils sont favorables à l'ajout de l'usage habitation, mais expriment des inquiétudes quant aux proportions de logement social, à la congruence entre l'offre de logement et les besoins du secteur et le risque d'embourgeoisement. Ils appuient également la présence d'une école et d'un équipement institutionnel (centre multifonctionnel projeté) tout en se questionnant sur les besoins présents et futurs. Ils s'interrogent également sur la pertinence et l'opportunité de construire un hôtel sur le site.

### 2.4.1 Le logement

La grande majorité des participants s'inquiète de la proportion de logement social et les risques d'embourgeoisement que le projet pourrait entraîner.

D'une part, ils affirment que le projet ne répond pas aux besoins du secteur (Mercier-Ouest et Mercier-Est) en matière de logement et la situation du logement locatif y serait désastreuse avec une pénurie de logement social. Les unités projetées sont insuffisantes pour répondre aux besoins des ménages de Mercier-Ouest. Effectivement, l'est de la ville ferait davantage face à une crise d'accessibilité financière qu'à une crise de l'offre, car les projets de condos se multiplient et entraînent l'embourgeoisement du secteur, d'autant plus que le PPU Assomption Nord aurait brisé toutes ses promesses de mixité<sup>126</sup>. Selon eux, le projet ne tiendrait pas compte du profil sociodémographique dans le secteur, avec de fortes proportions

---

<sup>124</sup> À nous les rues : Sécurisons les rues de MHM, doc. 8.30, p. 1-2 et 5; Les usages, doc. 9.3, p. 4.

<sup>125</sup> Institut de développement urbain (IDU), doc. 8.41, p. 1.

<sup>126</sup> Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 2; Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 3-4; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 3-4; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 3-4; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 14.

de locataires : plus de 56 % dans l'arrondissement d'Anjou, 55,4 % dans Mercier-Est et 65,1 % pour Mercier-Ouest. Par ailleurs, les données relatives aux revenus et à l'âge de la population permettraient d'anticiper une augmentation rapide et significative des besoins de logements pour les personnes âgées dans ces secteurs<sup>127</sup>. En outre, la population de l'Est serait plus défavorisée matériellement que tous les autres territoires montréalais, vivant dans des conditions économiques plus difficiles. Il s'avère que 30,5 % de la population du territoire est immigrante; 29,3 % sont des familles monoparentales avec enfants de 17 ans et moins; et 36,3 % de la population est atteinte d'au moins une maladie chronique<sup>128</sup>. Bien que le projet prévoie environ 11 % de logements sociaux et abordables sur le site, ils regrettent que rien ne soit précisé en ce qui concerne la proportion de logements locatifs et en copropriété ou les cibles de loyers prévues pour 89 % des unités<sup>129</sup>. Finalement, on estime qu'avec 9 % de logements sociaux et 0,8 % de logements abordables, le projet est déconnecté des besoins et nuit à l'acceptabilité sociale<sup>130</sup>.

D'autre part, nombreux sont ceux qui fustigent le mythe de la pénurie de logements et insistent plutôt sur la pénurie de logements abordables. En effet, disent-ils, la pénurie de logements poussant les familles à partir vers les banlieues n'est pas due au manque de condos, mais de propriétés familiales accessibles. Du moment où la crise actuelle du logement affecte particulièrement les familles nombreuses à faible revenu, des participants s'interrogent sur le pourcentage d'appartements comportant plusieurs chambres dans les aires consacrées à du logement social<sup>131</sup>.

Selon eux, contrairement à ce qui est avancé dans le document de présentation du projet, il serait faux de croire que l'augmentation de l'offre de logements privés est une solution à la crise du logement. À ce sujet, plusieurs estiment que la construction neuve exercerait une pression sur les petits propriétaires vivant autour des nouveaux développements qui souhaitent augmenter leurs loyers afin de rattraper le prix des nouveaux logements voisins. Aussi, un locataire plus aisé quittant son logement au loyer encore abordable pour aller habiter dans une construction neuve, libère effectivement son appartement, mais le propriétaire profitera de ce changement de locataire pour augmenter drastiquement son loyer afin de rattraper l'écart avec le nouveau marché. Ainsi, les constructions neuves exercent une pression à la hausse sur les prix des loyers existants, n'aidant en rien à la crise d'abordabilité actuelle<sup>132</sup>. En conséquence, la construction de près de 4 500 nouvelles unités de logement privées/condos entraînera l'augmentation des loyers environnants, l'embourgeoisement du secteur, et forcera les locataires résidents à déménager de leur quartier<sup>133</sup>.

---

<sup>127</sup> AQDR Pointe-de-l'Île de Montréal, doc. 8.28, p. 4 et 7-8; Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 2-3; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 2-3; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 2-3; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 4.

<sup>128</sup> CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 6-8.

<sup>129</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 6.

<sup>130</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 3.

<sup>131</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 3.

<sup>132</sup> Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 6; Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 5; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 5; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 5; Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 4.

<sup>133</sup> Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 6; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 6.

Il est également mentionné que la proportion de logements abordables ne respecte pas les normes en vigueur et ne reflète pas non plus la volonté de la Ville d'augmenter la construction de logements sociaux sur l'île de Montréal<sup>134</sup>. D'ailleurs, la vision du Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) en préparation vise un ratio de 20 % de logements étant hors marché. Or, avec un taux combiné de moins de 10 % de logements hors marché, le projet ne répond pas aux objectifs de la Ville d'ici 2050<sup>135</sup>.

Avec 5 202 unités, dont 471 qui sont sociocommunautaires, soit seulement 9 % des unités prévues (11 % en superficie habitable), nombreux sont ceux qui estiment que le projet rate les cibles de 20 % prévues au Règlement pour une métropole mixte (RMM), soit moins de logements sociaux que le ratio déjà présent dans Mercier-Ouest (13 % des locataires de Mercier-Ouest vivent en logement social)<sup>136</sup>. Pourtant, les terrains pour accueillir des projets de logements sociaux sont extrêmement rares, surtout à proximité d'une station de métro, et leur valeur augmente avec le temps. C'est pourquoi la possibilité pour des promoteurs de « contribuer » financièrement plutôt que de construire des logements sociaux sur le site dans un projet d'une telle envergure est dénoncée<sup>137</sup>.

Une des préoccupations des participants est l'accessibilité universelle des unités. En plus d'être touchées par la crise d'abordabilité du logement comme le reste de la population, les personnes utilisant des aides à la mobilité sont confrontées à un enjeu supplémentaire : le manque de logements universellement accessibles et facilement adaptables. Les exigences minimales d'accessibilité actuellement prévues dans le Code de construction du Québec (CCQ) sont insuffisantes pour qu'une part de plus en plus importante de la population puisse trouver un endroit où habiter d'une manière digne et sécuritaire. Aussi, indique un organisme, bien que les édifices proposés dans le cadre du projet possèdent des ascenseurs, ce qui est la base en ce qui concerne l'accessibilité universelle, rien n'indique que les logements du projet seront adaptés ou adaptables<sup>138</sup>.

Finalement, certains sont satisfaits que le projet prévoie le développement de logements sociaux, mais s'inquiètent des garanties que ces derniers seront effectivement construits au regard d'autres expériences. Il s'agit notamment du projet de développement des anciens terrains de l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal qui, 20 ans auparavant, avait prévu des logements sociaux qui, finalement, ne sont pas encore réalisés<sup>139</sup>. On fait aussi remarquer que le plan d'aménagement dispose les logements sociaux (ilot 2A) à l'extrême nord du site, à plus grande distance de la rue Sherbrooke Est, lieu des édicules du métro.

---

<sup>134</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1.

<sup>135</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 3; Bâtir son quartier, doc. 8.53, p. 1.

<sup>136</sup> Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 5; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 5; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 5; Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 16.

<sup>137</sup> AQDR Pointe-de-l'Île de Montréal, doc. 8.28, p. 9; Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 6.

<sup>138</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 3-4.

<sup>139</sup> Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1.

Par ailleurs, cet îlot composé de deux édifices de 12 étages est l'îlot qui a la plus forte densité de logement social de tout le projet et va constituer une grande concentration de résidents à faible revenu, créant potentiellement un ghetto, avec tous les problèmes sociaux souvent associés à l'effet de ghetto<sup>140</sup>.

Plusieurs propositions ont été faites dans le but de garantir l'abordabilité du logement et la mixité sociale sur le site. Les uns proposent que la densification se fasse d'abord en exploitant les immeubles à l'abandon plutôt que de démolir un lieu qui est encore fréquenté et utilisé<sup>141</sup>. Les autres, quant à eux, souhaiteraient connaître la proportion de condos locatifs versus les condos à vendre, dans la mesure où les promoteurs peinent à louer toutes les unités d'habitation dans les récents projets de tours à condo<sup>142</sup>. D'aucuns souhaitent qu'un développement d'envergure tel que celui de Place Versailles soit l'occasion pour l'arrondissement et la Ville de répondre plus significativement aux besoins des populations. Ainsi revendique-t-on une contribution sur le site d'unités de logement social et familial, hors marché privé, à la hauteur de 40 % de la part du promoteur, et éventuellement la construction de coopératives d'habitation<sup>143</sup>.

On insiste aussi sur la nécessité de considérer la mixité et l'abordabilité autour du métro (dans l'aire TOD) et d'éviter que le projet ne devienne un quartier pour les mieux nantis. À ce sujet, plusieurs participants exigent le respect du RMM dans son intégralité *in situ*, c'est-à-dire 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux et 20 % de logements abordables sans contribution financière du promoteur<sup>144</sup>. Pour les projets d'une telle envergure, un organisme soutient que les engagements se traduisent en immeubles plutôt qu'à des contributions financières dont l'efficacité dans la production de logements dépend d'autres paliers de gouvernements<sup>145</sup>. Certains participants seraient prêts à envisager des hausses de densité à cette fin et proposent une répartition des logements sociaux dans plusieurs des bâtiments du projet afin d'éviter l'effet de ghetto et favoriser la mixité sociale<sup>146</sup>. Dans la requalification d'un secteur d'une telle envergure, on souhaite que la Ville exerce un leadership fort auprès des gouvernements provincial et fédéral afin de disposer des fonds requis pour la construction de logements sociaux et qu'elle s'assure que les besoins en infrastructures publiques, notamment scolaires et d'éducation à la petite enfance, soient anticipés et que les usages prévus reflètent ces fonctions<sup>147</sup>.

---

<sup>140</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 2-3.

<sup>141</sup> Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1.

<sup>142</sup> Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 6.

<sup>143</sup> AQDR Pointe-de-l'Île de Montréal, doc. 8.28, p. 4 et 10; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1; Patrick Quirion (Transcription), doc. 8.58, p. 3 et 8; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 14; Les usages, doc. 9.3, p. 3.

<sup>144</sup> Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 8; Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 19; Ex aequo, doc. 8.16, p. 6; Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 6; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 6; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 6.

<sup>145</sup> Bâtir son quartier, doc. 8.53, p. 2.

<sup>146</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 3; Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3.

<sup>147</sup> Bâtir son quartier, doc. 8.53, p. 2-3.

On demande que les logements à construire sur le site soient performants en matière d'accessibilité universelle pour répondre aux besoins évolutifs de tous les ménages et respecter les principes adoptés dans la Politique métropolitaine d'habitation. Dans ce but, ils devraient être conformes à la norme CSA B 652 F : 23 - Logement accessible de Normes d'accessibilité Canada les plus à jour<sup>148</sup>.

Finalement, des citoyens proposent, au-delà de la construction de tours à condos, d'explorer les autres mesures permettant de lutter efficacement contre la crise du logement. Par exemple, une régulation plus stricte des locations à court terme, notamment via des plateformes comme Airbnb, pourrait libérer un nombre significatif de logements pour les résidents à long terme. De plus, on réclame des mesures pour limiter la spéculation immobilière et encourager la création de logements véritablement abordables<sup>149</sup>.

## 2.4.2 Les services et commerces de proximité

Des participants ont exprimé leurs inquiétudes face aux impacts négatifs qu'aurait le démantèlement progressif de Place Versailles sur les investissements des commerçants, les commerces de proximité, les services à la communauté et l'offre alimentaire. Pour eux, le projet tel que proposé correspond à ce que sera Place Versailles dans 10 à 20 ans, sans parler de sa situation actuelle : ses commerces, ses employés et l'impact sur les acheteurs et les utilisateurs. Pourtant, ce secteur de la ville est un désert commercial du fait de l'absence de fruiterie, de boucherie, de poissonnerie, de boulangerie, et du manque de grandes épiceries<sup>150</sup>.

Dans un tel contexte, des participants indiquent que Place Versailles, avec ses 225 commerces, a la caractéristique de réunir des magasins de grande surface, mais aussi une panoplie de petites boutiques indépendantes répondant à des besoins particuliers propres à la démographie diversifiée et multiculturelle du secteur. Aussi, l'offre commerciale de proximité offerte par Place Versailles facilite également les achats et déplacements pour une population de plus en plus vieillissante. Ces commerces demeurent abordables<sup>151</sup>.

Par conséquent, plusieurs personnes s'inquiètent des conséquences sociales et économiques de la transformation de ce secteur. Elle aurait pour effet :

- De privilégier l'accès des futurs commerces pour les ménages aisés qui habiteront les condos ou les logements dispendieux;
- D'occasionner aussi une perte drastique de l'offre commerciale (y compris les magasins de grande surface), de services et de restauration dans le quartier;

---

<sup>148</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 4-5.

<sup>149</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 7; Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 2.

<sup>150</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 3; Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3.

<sup>151</sup> Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 2; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 10; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 3.

- De pousser les commerces voisins à augmenter leurs prix;
- D'entraîner la faillite de nombreux commerçants et des pertes d'emplois dans un contexte économique déjà difficile<sup>152</sup>.

Par ailleurs, les participants notent beaucoup d'imprécisions sur les services et commerces de proximité ainsi que sur les grandes surfaces qui seront assujettis à une probable et potentielle demande ainsi qu'aux conditions du marché<sup>153</sup>. Pourtant, mis à part les deux parcs et l'école, aucune infrastructure publique n'est ajoutée pour bénéficier à la population et pour desservir cet immense bassin de nouveaux résidents. On pourrait penser notamment à une nouvelle bibliothèque, un cinéma, un théâtre, une maison de la culture ou encore à des infrastructures sportives publiques<sup>154</sup>. Les listes d'attente pour une place en jardin communautaire près de Place Versailles sont longues et ne pourront soutenir une augmentation de la population dans ce quartier<sup>155</sup>.

Plusieurs pistes de solutions ont été proposées par les participants. D'abord, plusieurs souhaitent que l'abordabilité des futurs commerces et la mixité des habitations soient assurées. Ceci permettrait non seulement de répondre à une diversité de besoins, mais aussi de garantir que ce nouveau quartier profite aux utilisateurs habitués, aux riverains et non pas seulement à une nouvelle clientèle aisée attirée par l'offre de condos et la nouveauté<sup>156</sup>. Des participants espèrent que les nouveaux espaces commerciaux et institutionnels incluront les services gouvernementaux existants, en plus de conserver des lieux de rafraîchissement couverts<sup>157</sup>. Pour ce faire, d'autres infrastructures sociales et services à la population, notamment un jardin communautaire, un centre de la petite enfance, une pharmacie et des espaces de socialisation seront nécessaires<sup>158</sup>. Tous les nouveaux commerces à construire sur le site devraient être universellement accessibles, y compris les locaux commerciaux d'une superficie inférieure à 300 m<sup>2</sup><sup>159</sup>.

Ensuite, certains estiment qu'une étude démographique devrait être menée pour évaluer les besoins réels en matière d'écoles, d'aréna et de services de santé afin de procéder aux ajustements requis et au besoin surdimensionner l'école afin de répondre à la demande<sup>160</sup>.

<sup>152</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 9; Clairette Paquette, doc. 8.34, p. 1; Ex aequo, doc. 8.16, p. 8; Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 19; Nathalie Durocher, (Transcription), doc. 8.59, p. 2.

<sup>153</sup> Clairette Paquette, doc. 8.34, p. 2.

<sup>154</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 4-5; Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1.

<sup>155</sup> Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1; Les usages, doc. 9.3, p. 4-5.

<sup>156</sup> Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 6; Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 7.

<sup>157</sup> Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 7; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 7; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 7; Environnement, doc. 9.7, p. 2.

<sup>158</sup> Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 3; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 12-13; Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1; Ex aequo, doc. 8.16, p. 8; Luce Desrosiers, doc. 8.20, p. 1; Les usages, doc. 9.3, p. 1-2.

<sup>159</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 7.

<sup>160</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, Transcription, doc. 8.7.1, p. 7-8; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 12; Les usages, doc. 9.3, p. 1-2.

Enfin, plusieurs participants formulent des réserves sur la pertinence de l'hôtel dans ce développement majoritairement résidentiel<sup>161</sup>.

## 2.5 La mobilité

Des préoccupations en lien avec la sécurité des déplacements actifs, la circulation de transit, les stationnements, l'accessibilité universelle et l'offre de transport collectif ont été soulevées.

### 2.5.1 La mobilité active et la sécurité

Une grande proportion de personnes ayant participé estime qu'actuellement, l'afflux majeur de piétons entre le centre commercial et le métro génère plutôt des situations cauchemardesques, tant pour les piétons que pour les chauffeurs d'autobus, considérant que les rues avoisinantes ont seulement une voie dans chaque direction. Pourtant, le projet ne présente pas de pistes de solution convaincantes pour connecter le futur quartier avec le métro de façon conviviale<sup>162</sup>. Par exemple, la sécurité des piétons traversant la rue du Trianon pour aller du métro à Place Versailles est toujours compromise.

Par ailleurs, la proposition de la piste cyclable bidirectionnelle sur les rues De Boucherville et Pierre-Corneille provoque de vives réactions<sup>163</sup>. La première est une voie de desserte de l'autoroute avec une voie réservée pour autobus. Même chose pour la rue Sherbrooke; la voie cyclable est contestable puisque c'est une artère principale pour les camions<sup>164</sup>. Aussi, on est préoccupé par la faible prise en compte des conflits avec les piétons que pourraient générer les pistes cyclables à l'intérieur du projet<sup>165</sup>.

D'autres encore estiment que la proposition verra l'espace piétonnier morcelé en quatre places ou parcs publics distincts avec l'ajout de nouvelles rues pour la circulation automobile. Ceci aurait un impact significatif sur l'expérience piétonne actuelle des clients du centre commercial, et pourrait créer des éléments de risque et de stress pour les piétons, ne favorisant pas la création d'un milieu de vie de qualité. En effet, les rues traversant des espaces publics introduisent non seulement un élément de danger, mais limitent aussi le potentiel d'appropriation de l'espace en créant des barrières physiques et mentales<sup>166</sup>.

Afin de garantir la sécurité des parcours actifs, il est souhaité la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et de la vitesse pour l'ensemble de l'aire TOD Radisson. Ceci pourrait se faire en intégrant les

---

<sup>161</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 6; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 12.

<sup>162</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 4; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 8.

<sup>163</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 11.

<sup>164</sup> André Boisvert, doc. 8.26, p. 1.

<sup>165</sup> Alexandre Lafontaine, doc. 8.51, p. 2.

<sup>166</sup> Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54, p. 1-2 et 4.

principes de la Vision Zéro en sécurité routière dans les aménagements<sup>167</sup>. D'une part, les uns proposent de considérer une reconfiguration de la sortie du métro pour les piétons. Ainsi, un accès direct au métro depuis le quartier avec la mise en place d'un édicule en rez-de-chaussée sur la place centrale du projet (au niveau de l'îlot 9 ou 8) serait une amélioration majeure pour le quartier. Une amorce de tunnel vers Place Versailles existerait déjà dans la station Radisson. La STM et l'ARTM devraient mener une réflexion à ce sujet préalablement au chantier. La création de cet accès pourrait d'ailleurs être formalisée dans une entente. Un tel accès rendrait la circulation plus fluide et sécuritaire<sup>168</sup>.

D'autre part, des rues piétonnes et cyclables, suffisamment larges pour la circulation des véhicules d'urgence devraient être envisagées. Il serait important de faciliter l'accès au quartier pour les piétons et de sécuriser ces déplacements. L'idée avancée serait de créer une grande île piétonne, dans la mesure où il serait tout à fait possible de concevoir des aménagements permettant aux véhicules d'urgence d'accéder à un espace conçu pour les mobilités douces, tout en empêchant l'accès aux voitures. Plusieurs exemples sont cités : le projet du Technopôle Angus, le quartier piéton d'Europaplatz à Zurich, le quartier piéton Vannkunsten à Oslo, le quartier Culdesac dans la banlieue de Phoenix en Arizona<sup>169</sup>.

Pour d'autres encore, la sécurité des déplacements passe aussi par l'ajout de places de stationnement intérieur dans chacun des immeubles de logements à l'intention des résidents du projet ainsi que dans le stationnement étagé pour les clients. Ceci permettrait de préserver l'intégrité de l'espace piétonnier et éviterait que les rues avoisinantes ne soient prises d'assaut par les automobilistes<sup>170</sup>.

Plusieurs participants souhaitent que soit abandonnée l'idée d'intégrer une piste cyclable dans la rue Pierre-Corneille, car cela pourrait générer davantage de trafic, représenter un risque pour les cyclistes et obstruer les interventions des services d'urgence. Ces pistes devraient uniquement être intégrées à travers le projet et conformes aux fiches techniques élaborées par le Comité consultatif en accessibilité universelle (CCAU) du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM)<sup>171</sup>. Effectivement, la présence de pistes cyclables dans le nouveau quartier, au-delà d'offrir une mobilité accrue aux futurs habitants, permettrait d'offrir une liaison pour tous les cyclistes entre les quartiers présentement enclavés qui sont autour du centre commercial. Elles seraient également une invitation aux cyclistes de la région à passer par le quartier, ce qui pourrait ultimement être bénéfique pour les commerçants qui s'établiront dans les nouveaux locaux. Toutefois, il est primordial qu'il y ait le nombre de stationnements pour vélos nécessaire partout sur le site et que les

---

<sup>167</sup> CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 12.

<sup>168</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 1-2; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 6; Nathalie Filiatrault, doc. 8.21, p. 1; Gilbert Bauer (Transcription), doc. 8.60, p. 7; Mobilité, doc. 9.2, p. 8-9.

<sup>169</sup> Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54, p. 8-12; Alexandre Lafontaine, doc. 8.51, p. 3.

<sup>170</sup> Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54, p. 6-7; Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.52.1, p. 6; Mobilité, doc. 9.2, p. 4.

<sup>171</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 17; Mobilité, doc. 9.2, p. 3.

supports à vélos soient de bonne qualité<sup>172</sup>. Dans l'écoquartier Tivoli à Bruxelles par exemple, les espaces de rangement pour vélos sont calculés selon un vélo par taie d'oreiller, en s'assurant d'avoir un espace de rangement de vélo par personne<sup>173</sup>.

Enfin, il est souhaité un élargissement de la rue du Trianon afin d'y ajouter une voie cyclable bidirectionnelle vers l'avenue de l'Authion<sup>174</sup>. Aussi, compte tenu de la forte présence piétonne, la rue Faradon devrait être fermée à la circulation automobile<sup>175</sup>.

## 2.5.2 La circulation automobile

Des participants évoquent des problèmes actuels de circulation et de forte congestion routière dans les rues avoisinantes jusqu'aux rues de Marseille et Hochelaga<sup>176</sup>. Dans le secteur, il y aurait du trafic à toute heure du jour, même à 13 h, mais surtout aux heures de pointe. Les problèmes actuels vécus sur la rue du Trianon perdureront et se répercuteront sur le réseau véhiculaire traversant le quartier projeté et risqueraient d'être amplifiés. La station Radisson constitue le principal pôle intermodal pour la population de Montréal, Laval, la Rive-Nord et la Rive-Sud. Pour nombre de participants, le projet sur la table n'offrirait pas une meilleure fluidité piétonne entre le pôle intermodal et le futur quartier. Actuellement, les installations du pôle intermodal Radisson occuperaient un vaste territoire de façon particulièrement peu efficace. Pour rejoindre le pôle intermodal depuis l'autoroute 25 ou retourner sur les voies rapides, les autobus doivent quitter le réseau artériel et emprunter des rues résidentielles comme Radisson, des Groseilliers, Faradon, du Trianon, ce qui risque d'impacter considérablement des secteurs résidentiels. En outre, cette configuration générerait des impacts majeurs sur la circulation, dont un corridor crucial menant au pont-tunnel<sup>177</sup>. Aussi, la desserte privée permettant aux résidents de joindre la rue Pierre-Corneille pourrait engorger le secteur, générer une circulation de transit et rendre les propriétés moins attrayantes pendant les travaux<sup>178</sup>. De même, on soutient qu'un accès difficile aux rues du Trianon et Pierre-Corneille pourrait aussi faire augmenter les primes d'assurances<sup>179</sup>.

<sup>172</sup> Julien Croteau, doc. 8.42, p. 3; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 13; Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 5.

<sup>173</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 14.

<sup>174</sup> André Boisvert, doc. 8.26, p. 2; Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.52.1, p. 6; Alexandre Lafontaine, doc. 8.51, p. 2; Mobilité, doc. 9.2, p. 9.

<sup>175</sup> Julien Croteau, doc. 8.42, p. 6.

<sup>176</sup> Pierre Léonard, doc. 8.1, p. 1-2; Nathalie Filiatrault, doc. 8.21, p. 1; Elène Dubois, doc. 8.13, p. 5; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 1; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 3; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 3-4; Mobilité, doc. 9.2, p. 1.

<sup>177</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 4-5; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 3; Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 1-2; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 8; Environnement, doc. 9.7, p. 1.

<sup>178</sup> Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.52.1, p. 4; Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54, p. 1-2; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 10.

<sup>179</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 8; Yanick Plouffe, doc. 8.15, p. 16-17.

Enfin, des réserves sont formulées sur l'étude de circulation déposée par le promoteur qui ne contient aucune hypothèse, s'appuie sur d'anciennes données, ne correspond pas au vécu dans le quartier et ne prend pas en considération l'ensemble des facteurs en lien avec les intentions sous-jacentes des déplacements par véhicules, dont les débits générés par la future école<sup>180</sup>. Les gens sont plus inquiets de ce que l'arrondissement n'ait mené aucune étude indépendante, se contentant de celle du promoteur<sup>181</sup>.

Afin de permettre une meilleure fluidité de la circulation, un accès rapide et sécuritaire des véhicules d'urgence aux immeubles situés tant en périphérie qu'à l'intérieur du projet Place Versailles, plusieurs propositions sont faites :

- Le maintien, dans les deux sens, de la circulation dans les rues du Trianon, Pierre-Corneille et de l'Authion<sup>182</sup>;
- L'élargissement à quatre voies des rues du Trianon et Pierre-Corneille en prenant une portion du site Place Versailles<sup>183</sup>;
- L'interdiction de l'accès aux stationnements des immeubles en bordure de la rue De Boucherville par la rue Pierre-Corneille, en limitant l'accès par les rues de l'École et Curatteau<sup>184</sup>;
- Assurer un accès souterrain au métro<sup>185</sup>;
- Le maintien dans la rue Sherbrooke de la voie réservée aux autobus aux heures de pointe la semaine seulement, soit entre 6 h 30 et 9 h 30 et entre 15 h 30 et 18 h<sup>186</sup>;
- Le déplacement du débarcadère des autobus du côté nord<sup>187</sup>.

Par ailleurs, on estime que la Ville de Montréal et l'arrondissement de MHM devraient réaliser des études d'impact sur la circulation routière et le trafic avant de prendre une décision quant au projet<sup>188</sup>. Enfin, des investissements massifs dans les transports collectifs et actifs avec le Tram de l'Est comme pilier de la mobilité durable et, en option, le prolongement stratégique des lignes verte et bleue sont réclamés<sup>189</sup>.

---

<sup>180</sup> Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.5.2, p. 5-6; Mobilité, doc. 9.2, p. 10.

<sup>181</sup> Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.5.2, p. 5-6.

<sup>182</sup> Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.5.2.1, p. 5; Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 14.

<sup>183</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, Transcription, doc. 8.7.1, p. 3-5; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 8; Mobilité, doc. 9.2, p. 6-7.

<sup>184</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 14; Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.5.2.1, p. 2; Alain Masse, doc. 8.39, p. 2.

<sup>185</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 8; Elène Dubois, doc. 8.13, p. 5.

<sup>186</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 8.

<sup>187</sup> Idem.

<sup>188</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 14.

<sup>189</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 11-12.

### 2.5.3 Le stationnement

Plusieurs participants à la consultation se sont prononcés au sujet des incidences négatives de la réduction des places de stationnement sur le voisinage, sur les futurs résidents du nouveau quartier et les visiteurs, sur les clients des espaces commerciaux et sur la mobilité dans le secteur.

Pour eux, dans une approche écologique, il est utopique de rêver à un monde sans automobiles. La réalité à laquelle on est confronté actuellement est toute autre et rien ne permet de croire qu'elle va changer significativement dans un horizon proche. Certes, la proximité d'une station de métro permet de réduire les déplacements automobiles, notamment pour aller au travail ou tout simplement pour se rendre en ville. Cependant, les déplacements sur l'île de Montréal à des endroits mal desservis par le transport en commun, en banlieue, dans les ceintures sud et nord de l'île et ailleurs en province continueront de nécessiter l'usage d'une automobile<sup>190</sup>.

Par ailleurs, avec 2 812 cases de stationnement pour 5 200 unités de logement, on se retrouve avec un ratio de 54 %. Ce nombre de places de stationnement paraît nettement insuffisant comparé à la situation des immeubles de la rue Pierre-Corneille qui auraient un ratio de stationnement d'environ 90 %<sup>191</sup>. Ainsi, selon des résidents et groupes du secteur, le nombre de places prévues pour les visiteurs des résidents du projet ne permettrait pas de satisfaire à la demande en raison notamment du grand nombre d'unités susceptibles de recevoir des visiteurs. Une telle situation pousserait les résidents du projet qui n'auront pas accès à un stationnement intérieur, les livreurs, les visiteurs et utilisateurs des commerces à trouver du stationnement dans les rues environnantes que sont les rues du Trianon et Pierre-Corneille<sup>192</sup>.

Plusieurs solutions sont envisagées par les participants : l'augmentation de l'offre de stationnement à l'intérieur des immeubles afin d'atteindre un ratio de 70 ou 80 % du nombre d'unités de logement comprises dans chaque immeuble<sup>193</sup>, l'optimisation du stationnement souterrain et étagé<sup>194</sup>, le maintien des places de stationnement actuelles dans la rue Pierre-Corneille et, conséquemment, l'abandon du scénario d'une piste cyclable sur la même rue<sup>195</sup>.

---

<sup>190</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 10; Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 1-2 et 9; Mobilité, doc. 9.2, p. 1 et 14.

<sup>191</sup> Johanne Audet, doc. 8.29, p. 1; Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 1; Mobilité, doc. 9.2, p. 4-5 et 12.

<sup>192</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 10; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 2; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 11; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 5; Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 3 et 7; Gilbert Bauer (Transcription), doc. 8.60, p. 4; Mobilité, doc. 9.2, p. 12-13.

<sup>193</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 12; Transcription, Marie-Claude Alary, doc. 8.5.2, p. 3-5; Laura Lapointe, Transcription, doc. 8.52.1, p. 6; Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 5; Les usages, doc. 9.3, p. 1.

<sup>194</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, Transcription, doc. 8.71, p. 2-3; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 12.

<sup>195</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 12.

On propose également de baisser le tarif des vignettes pour les résidents des rues avoisinantes, et de mener une étude approfondie ainsi qu'une analyse par une firme indépendante pour s'assurer que le stationnement sur le site soit suffisant pour les résidents, visiteurs et consommateurs<sup>196</sup>.

Toutefois, d'autres participants estiment que la réduction du nombre de cases de stationnement comporte plusieurs aspects positifs et serait cohérente avec la vision du PUM et de plusieurs autres documents de planification. Pour eux, la réduction du nombre de cases de stationnement doit être jumelée au financement d'un fonds de promotion de la mobilité durable<sup>197</sup>. Ils suggèrent aussi de considérer tous les outils permettant de réduire les besoins en stationnement :

- La dissociation entre l'accès à un stationnement et l'attribution d'une case spécifique;
- Le retrait du stationnement sur rue dans le nouveau projet;
- La mutualisation des stationnements entre résidentiels et commerciaux;
- L'inclusion de l'autopartage à grande échelle<sup>198</sup>;
- Surtout la mise en place d'un programme d'accompagnement des ménages avec financement de la mobilité durable.

En outre, on demande de baisser les normes maximales de stationnement et de les rendre applicables à 750 mètres des futures stations de trams, tout en incluant un en-lieu de stationnement<sup>199</sup>. Ainsi, pour chaque unité d'habitation construite, une contribution de 10 000 \$ devrait être perçue afin d'alimenter un fonds de mobilité durable, lequel devrait être entièrement destiné à offrir aux nouveaux résidents des rabais et un accompagnement afin d'utiliser le transport collectif, l'autopartage, l'achat de vélo électrique, Bixi et autres options de mobilité durable<sup>200</sup>.

#### 2.5.4 L'accessibilité universelle

Nombreux sont ceux et celles se disant préoccupés par les enjeux d'accessibilité universelle de la station de métro Radisson. À leurs yeux, si elle est au centre du développement de ce nouveau quartier qui accueillera des milliers de personnes dans plus de 5 200 logements et dans les futurs commerces, elle ne comporte malheureusement aucun ascenseur et demeure donc inaccessible aux personnes en situation de handicap

---

<sup>196</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 12.

<sup>197</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 3.

<sup>198</sup> Avec Communauto ainsi que le partage entre particuliers avec Locomotion.

<sup>199</sup> Un « en-lieu de stationnement » est une contribution financière dont l'objectif est de financer un fonds de transition socio-écologique permettant notamment d'offrir à tous les futurs résidents d'un quartier ou secteur, l'abonnement à l'autopartage, à Bixi ainsi qu'un rabais sur les titres de transport collectif en échange de l'élimination des normes minimales de stationnement pour les nouveaux développements résidentiels et commerciaux.

<sup>200</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 6; Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54, p. 2.

et à mobilité réduite. Aussi, en considérant le portrait démographique actuel et en se projetant sur 20 à 23 ans, ils déduisent que les personnes âgées sont les oubliées du projet. En plus de l'absence d'ascenseur, le métro Radisson contient trop de marches d'escalier<sup>201</sup>. En fait, on soutient que le document de projet ne traiterai pas d'accessibilité de la station de métro. La question même de l'accessibilité universelle n'y apparaîtrait qu'une seule fois, et ce, simplement pour parler vaguement des « aménagements ». Ainsi, ce projet aurait pour effet d'aggraver la discrimination systémique et l'exclusion que subissent les personnes en situation de handicap<sup>202</sup>. Enfin, on conclut que le métro Radisson est mal entretenu, avec des pannes fréquentes sur la ligne verte<sup>203</sup>.

Comme solutions, plusieurs participants ont rappelé la nécessité de s'assurer du respect des normes d'accessibilité universelle dans l'entièreté du projet<sup>204</sup>, de rendre la station Radisson universellement accessible dans un délai raisonnable<sup>205</sup>. La Société de transport de Montréal (STM) n'est pas fermée à l'idée. Selon elle, les analyses préliminaires de la STM montrent que l'installation d'ascenseurs à la station Radisson aurait avantage à se faire à l'édicule secondaire nord (rue Sherbrooke Nord) en raison de contraintes techniques et structurales importantes ainsi que des impacts sur le parcours client. Ainsi, l'accessibilité universelle de la station devrait se faire du côté du terminus d'autobus pour en faciliter l'accès<sup>206</sup>.

Aussi, plusieurs citoyens et groupes estiment qu'en contrepartie aux dérogations souhaitées et compte tenu de la plus-value qu'apporterait au projet la station de métro, la Ville et les autres acteurs (STM et le gouvernement du Québec) devraient négocier avec le promoteur pour qu'il contribue au financement de la modernisation et de la mise en accessibilité de la station Radisson. Cette méthode aurait été utilisée à Vancouver où les promoteurs du Oakridge Centre auraient contribué financièrement à la station du SkyTrain Oakridge-41st Avenue<sup>207</sup>.

## 2.5.5 L'offre de transport collectif

Certains participants notent que le plan de redéveloppement ne prévoit pas une bonification du transport en commun, alors que l'expérience des citoyens habitant le secteur de la rue Pierre-Corneille et utilisent le métro n'est pas reluisante<sup>208</sup>.

---

<sup>201</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 9-10; Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.5.1, p. 4-5; Mobilité, doc. 9.2, p. 1.

<sup>202</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 3 et 9-10.

<sup>203</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 5.

<sup>204</sup> CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 12.

<sup>205</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, 8.17, p.13; Luce Desrosiers, doc. 8.20, p. 1.

<sup>206</sup> STM, doc. 8.37, p. 1.

<sup>207</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 15; Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 6; Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54, p. 2.

<sup>208</sup> Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 5.

Ils proposent une amélioration significative de l'offre de transport en commun (incluant l'autopartage) ainsi que de l'expérience des usagers<sup>209</sup>. Ceci devrait se faire idéalement avant l'arrivée des nouveaux résidents<sup>210</sup>. À ce propos, la STM pourrait ajouter un nouveau trajet pour le métro Radisson – rue du Trianon – rue Pierre-Corneille – rue De Boucherville, ou revoir celui de l'autobus 185<sup>211</sup>. Par ailleurs, une véritable intégration avec le métro et les futurs pôles de transport collectif est souhaitée, ainsi que l'accélération de la réalisation du projet structurant de l'Est avec un tramway dans la rue Sherbrooke et un éventuel prolongement de la ligne verte<sup>212</sup>. Finalement, avec le prolongement de la ligne bleue et la construction d'un terminus d'autobus, on souhaite que les modifications des circuits d'autobus autour de la future station Anjou prévoient une connexion avec le terminus Radisson<sup>213</sup>.

## 2.6 L'environnement, les aménagements et la transition écologique

### 2.6.1 La biodiversité, les parcs et espaces verts

Des participants estiment que le pourcentage de verdissement (10 %), est insuffisant pour compenser l'impact des grandes structures proposées. Selon eux, l'intégration d'espaces verts, au-delà de leur fonction esthétique, joue un rôle central dans la résilience urbaine. Les espaces verts pourraient atténuer les effets des îlots de chaleur, améliorer la gestion des eaux pluviales et offrir des habitats pour la biodiversité urbaine. Toutefois, il ne s'agit plus simplement de créer des parcs isolés, mais bien de penser la connectivité écologique au moyen d'un réseau de corridors verts permettant aux espèces de se déplacer sans entrave vers les milieux urbains<sup>214</sup>. Par ailleurs, on estime que le projet dans sa forme actuelle est pensé à la pièce, sans prise en compte des considérations plus larges dans l'arrondissement en matière de connectivité écologique<sup>215</sup>.

Des réserves sont aussi formulées à l'endroit de l'enthousiasme suscité par les retombées des espaces verts proposés pour compenser la disparition du centre commercial. Effectivement, le centre commercial

---

<sup>209</sup> Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 7; Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 8; Alexandre Lafontaine, doc. 8.51, p. 3.

<sup>210</sup> Alexandre Lafontaine, doc. 8.51, p. 2.

<sup>211</sup> Rita Cavaliere, doc. 8.24, p. 1.

<sup>212</sup> Alexandre Lafontaine, doc. 8.51, p. 2; Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10; Alexandre Brosseau-Liard, Transcription, doc. 8.49.1, p. 3.

<sup>213</sup> André Boisvert, doc. 8.26, p. 1; Mobilité, doc. 9.2, p. 3.

<sup>214</sup> Julie Antoine et Louise Gauvreau, doc. 8.4, p. 4; André Savard, doc. 8.3, p. 2.

<sup>215</sup> André Savard, doc. 8.3, p. 4; Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 1.

actuel sert de lieu de rassemblement pendant les six mois d'hiver. En revanche, les parcs extérieurs ne seraient utilisés pour les promenades qu'environ quatre mois par an<sup>216</sup>. De même, bien que cela soit intéressant d'ajouter deux parcs au centre du projet, on verrait mal quelle serait leur utilité pendant l'hiver et lors des canicules en été. Les gens déambulent en toute saison dans Place Versailles, ce que des parcs ne peuvent pas permettre<sup>217</sup>.

Pour avoir un effet significatif, il est proposé une augmentation d'espaces verts au-delà de 10 %. Ces espaces additionnels devraient être répartis sur tout le site et pas seulement concentrés au centre, avec la possibilité de créer un parc à l'angle des rues du Trianon et Pierre-Corneille<sup>218</sup>. Certains vont plus loin en proposant un minimum de 35 % de verdissage au sol par îlot, sans abaisser le pourcentage de verdissage aux toits, avec la possibilité de réduire le taux d'implantation des immeubles<sup>219</sup>. Aussi, tout en saluant l'adoption de cibles de verdissage par la Ville, on souhaite l'adoption d'un Coefficient de biotope par surface (CBS), lequel pourrait élargir les options de verdissage reconnues, et pour ce projet, viser un CBS de 60 % à l'instar d'écoquartiers européens<sup>220</sup>.

Plusieurs considèrent que les parcs et espaces verts devraient également être multifonctionnels et fournir des espaces récréatifs propices aux relations sociales. Ceci pourrait se faire en ajoutant des jeux pour enfants et un gymnase pour adultes dans un des parcs, une piscine intérieure ou extérieure, une salle multifonctionnelle, un espace de télétravail et une terrasse accessible aux résidents du secteur<sup>221</sup>.

Enfin, on estime que l'adoption de solutions naturelles pour la gestion des infrastructures et l'obligation d'intégration des corridors écologiques sont fondamentales. L'intégration d'infrastructures vertes, telles que des toits végétalisés et des bassins de rétention, pourrait renforcer la résilience des communautés face aux inondations et aux îlots de chaleur. Aussi, chaque nouveau projet de développement devrait inclure des corridors verts pour assurer la connectivité écologique entre les espaces naturels et urbains, en soutenant les processus naturels et la biodiversité<sup>222</sup>.

## 2.6.2 Les aménagements

La volonté de concentrer les activités et de densifier l'habitation amènera des enjeux au niveau de l'aménagement, notamment la cohabitation des modes de transport et la sécurité dans les déplacements

---

<sup>216</sup> German Molina, doc. 8.48, p. 1.

<sup>217</sup> Sylvie Lemay, doc. 8.46, p. 1.

<sup>218</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 14; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 6; Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 1-2; Environnement, doc. 9.7, p. 3.

<sup>219</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, Transcription, doc. 8.7, p. 17-18; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 14.

<sup>220</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 5.

<sup>221</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 14; Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 1-2.

<sup>222</sup> André Savard, doc. 8.3, p. 2; Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 1-2.

actifs. Pour certains participants, la butte de terre prévue du côté de la rue De Boucherville ne convainc pas comme moyen d'atténuation du bruit<sup>223</sup>. En effet, le projet dans sa forme actuelle, au moyen du stationnement étagé et des espaces tampons prévus, distancerait les accès aux installations destinées au public du secteur s'étendant aux abords de l'A25 entre le viaduc Sherbrooke et le quartier Fonteneau<sup>224</sup>. On dénonce également la privatisation de la gestion de l'espace public en questionnant le modèle de gestion proposé pour la Place civique privée en bordure de la rue Sherbrooke<sup>225</sup>.

Pour assurer des aménagements adaptés aux besoins, des participants soutiennent qu'un réaménagement de certaines rues bordées d'arbres est nécessaire. Par exemple, la rue du Trianon pourrait être élargie afin d'ajouter des arbres pour une harmonie avec le projet. Une autre option serait de planter des arbres fruitiers et des arbres à noix rustiques sur la butte paysagère antibruit. Aussi, des murs et toits verts ainsi que des serres de production nourricière sur certains toits seraient à envisager<sup>226</sup>. Pour d'autres, la Ville devrait mener une réflexion globale sur l'aménagement du secteur au moyen d'un PPU afin de prendre en compte les impacts des transformations autour du site, y compris les travaux du pont-tunnel Louis-Hyppolite-La Fontaine<sup>227</sup>.

Aussi, une gestion publique par la municipalité, avec une convention d'occupation, serait une garantie contre la non-captation exclusive de la Place civique privée par des intérêts commerciaux. À ce sujet, un citoyen soutient que la Ville devrait revoir ce point dans le cadre de la négociation des ententes, soit en intégrant la propriété à l'espace public municipal, soit en s'assurant de servitudes d'usage public et de passage, ainsi qu'en interdisant la clôture dudit espace<sup>228</sup>. Une autre proposition d'aménagement prévoit un espace souterrain sous les parcs abritant les galeries marchandes, les cafés et zones de détente, les espaces de travail partagé, les ateliers communautaires et les équipements de loisirs comme c'est le cas aux Halles de Paris<sup>229</sup>.

Pour un citoyen, la rue Sherbrooke est un tronçon de la route 138 qui longe le fleuve pour rejoindre la Côte-Nord. De grandes sections de cette route ont une très grande valeur paysagère et historique, particulièrement les segments du Chemin du Roy. Le potentiel touristique de cette route, l'une des plus importantes, pour révéler l'identité du Québec, devrait être mis en valeur de façon volontariste dans la

---

<sup>223</sup> Julien Croteau, doc. 8.42, p. 3; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 12.

<sup>224</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 5.

<sup>225</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3.

<sup>226</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 1; André Boisvert, doc. 8.26, p. 2; Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 8.

<sup>227</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 3.

<sup>228</sup> *Idem*.

<sup>229</sup> Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 2-3.

vision globale de la création d'une « Porte de l'Est ». L'idée serait de combiner une « *Porte de l'Est à valeur artistique, un pôle intermodal extrêmement fonctionnel et convivial et une requalification des terrains à développer. Cette approche serait le meilleur moyen de maximiser le prestige du secteur et sa désirabilité pour les citoyens et les consommateurs*<sup>230</sup> ». La réussite d'une telle démarche nécessiterait une implication du gouvernement du Québec, de l'ARTM, de la STM, de la Ville de Montréal, de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et des autres parties prenantes, dont le promoteur de Place Versailles<sup>231</sup>.

### 2.6.3 La transition écologique

En matière de transition écologique, des participants estiment que les normes actuelles en matière de construction dans l'arrondissement se concentrent principalement sur des aspects techniques, comme la sécurité des bâtiments et l'utilisation de matériaux standards, et ne prendraient pas suffisamment en compte les exigences écologiques et climatiques émergentes. L'impact du réchauffement climatique sur l'environnement bâti, notamment la gestion des îlots de chaleur et la réduction des émissions de gaz à effet de serre, serait mal pris en charge. Ils s'interrogent également sur la volonté du promoteur de concevoir des immeubles répondant aux plus hauts standards de qualité, notamment en visant les certifications LEED et Rénoclimat pour les immeubles. Il appert que ce dernier n'aurait pas suffisamment démontré en quoi le projet et les bâtiments proposés répondent aux derniers standards en matière d'efficacité énergétique en l'absence de dispositif de production d'électricité locale comme des panneaux solaires ou la boucle énergétique<sup>232</sup>.

Comme alternative, un citoyen propose que les normes actuelles de construction et de développement urbain dans l'arrondissement soient ajustées pour refléter les réalités climatiques changeantes et pour s'aligner sur des objectifs à plus grande échelle, notamment ceux liés à la connectivité écologique. Il s'agirait d'une approche intégrée, prenant en compte à la fois les besoins de logements, les impératifs climatiques et les solutions naturelles pour améliorer la résilience urbaine<sup>233</sup>. Par ailleurs, il serait essentiel d'adopter des matériaux résistant aux conditions climatiques changeantes et d'intégrer des technologies réduisant l'empreinte environnementale, comme des systèmes d'isolation avancée, des toits végétalisés et des murs verts<sup>234</sup>.

---

<sup>230</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 4-5.

<sup>231</sup> *Idem.*

<sup>232</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 1; André Savard, doc. 8.3, p. 1; Environnement, doc. 9.7, p. 1.

<sup>233</sup> André Savard, doc. 8.3, p. 1-2.

<sup>234</sup> *Idem.*

Ainsi, plusieurs participants considèrent que le projet de tours d'habitation devrait s'appuyer sur des matériaux écoénergétiques et innovants, capables de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en garantissant la résilience des infrastructures face aux conditions climatiques extrêmes. Ils pourraient par exemple miser sur la géothermie, les réseaux thermiques urbains (RThU) et les thermopompes modulables pour chauffer et climatiser efficacement. Un tel système permettrait de réduire de 50 % la consommation d'électricité requise pour le cadre bâti, en comblant les besoins en chauffage et climatisation, tout en générant des revenus pour la Ville<sup>235</sup>. Enfin, on pourrait adopter l'éclairage DEL pour les bâtiments afin d'éviter la pollution lumineuse et concevoir les fenêtres afin de prévenir les collisions d'oiseaux contre les vitres<sup>236</sup>.

## 2.7 Le phasage, les nuisances et l'acceptabilité sociale

### 2.7.1 Le phasage, l'échéancier et les nuisances

La majorité des participants à la consultation ont exprimé des inquiétudes relatives aux impacts de l'échéancier et des nuisances sur la qualité de vie, la santé et sur la valeur des propriétés.

En ce qui concerne la qualité de vie, ils estiment que l'extension sans plan de contingence du projet sur environ 25 ans amènera son lot de nuisances, notamment les bruits incessants pendant les travaux, le dynamitage, la poussière importante, et des perturbations considérables de la circulation due au trafic de camions transportant des matériaux et des équipements de construction<sup>237</sup>. Ces nuisances pourraient :

- Affecter la quiétude;
- Détériorer les conditions et la qualité de vie en engendrant des maladies respiratoires, des troubles auditifs et des maladies cardiovasculaires;
- Irriter les voies respiratoires;
- Provoquer une fatigue psychologique collective; et
- Pousser les résidents à quitter le quartier<sup>238</sup>.

Aussi, les impacts environnementaux pourraient être significatifs avec les effets négatifs de la poussière sur la qualité de l'air, la flore locale et le déclin de la biodiversité<sup>239</sup>.

---

<sup>235</sup> Imagine Lachine-Est, doc. 8.9, p. 3-4; Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 7-8; Alain Liard, doc. 8.38, p. 1; André Savard, doc. 8.3, p. 2.

<sup>236</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 2; Environnement, doc. 9.7, p. 1.

<sup>237</sup> Pierre Léonard, doc. 8.1, p. 7; Nuisances, qualité de vie et acceptabilité sociale, doc. 9.6, p. 1-2; Environnement, doc. 9.7, p. 1; Le phasage, doc. 9.5, p. 1-2.

<sup>238</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 15; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2; Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 10; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 3; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 1; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 2-3; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 2; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 9; Le phasage, doc. 9.5, p. 2; Environnement, doc. 9.7, p. 2.

<sup>239</sup> CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 13; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 3; Astrid Bernier, doc. 8.40, p. 1.

Par ailleurs, des préoccupations sont également formulées concernant la perte de la valeur des propriétés pendant la durée des travaux. À cet égard, des participants craignent les répercussions du dynamitage sur les résidences ainsi que sur les piscines creusées. Il pourrait causer des fissures dans la fondation, des déplacements de la structure à cause des vibrations. Tout ceci serait susceptible d'affecter les portes-fenêtres et le niveau du sol<sup>240</sup>.

Finalement, du fait de l'imprécision des mesures de mitigation des bruits et nuisances pendant la construction, plusieurs autres inquiétudes sont exprimées. Par exemple, on craint que la rue Pierre-Corneille devienne l'accès principal de la zone de construction pendant la durée du projet<sup>241</sup>. On s'interroge également sur les alternatives offertes aux résidents de la phase 1 pour désenclaver leur voisinage et leur permettre d'accéder de manière fluide, en auto ou en transport actif, à la rue Sherbrooke Est en attendant la fin du projet<sup>242</sup>. Aussi, étant donné que l'école n'est pas prévue dans la phase 1, on se demande ce qu'il adviendra des enfants qui y habiteront avec l'école du secteur qui est déjà au maximum de sa capacité<sup>243</sup>.

Les solutions proposées touchent à la fois des compensations financières, la réduction des délais, l'ajustement de l'échéancier et la mise en place de mesures de mitigation.

D'une part, des participants exigent des compensations financières pour les dommages à la propriété (ex. fissures) et la perte de valeur immobilière si le projet s'échelonne sur plus de cinq ans. Au préalable, ils demandent qu'une firme indépendante fasse des inspections sur les propriétés avoisinantes dans un périmètre de 1 000 m avant et après les travaux et que le promoteur souscrive à une assurance-dommages ou offre des subventions pour la réparation des bris pour les résidents affectés situés dans ce rayon<sup>244</sup>.

D'autre part, on réclame la réduction des délais de réalisation et l'ajustement de l'échéancier, car des projets s'étendant sur une plus grande surface se seraient réalisés en un temps plus court. C'est le cas du Faubourg Contrecoeur. Par conséquent, ils estiment qu'il serait souhaitable d'optimiser la planification et la coordination et d'accorder rapidement les permis et autorisations pour un échéancier optimisé de cinq à six ans<sup>245</sup>. Dans la même perspective, un échéancier par phase est réclamé. On pourrait construire la phase 1 comme un projet complet avant de développer les autres phases. À l'intérieur de cette phase, il est suggéré de prioriser la construction du côté des rues du Trianon et Pierre-Corneille, pour créer une façade qui réduira les bruits

---

<sup>240</sup> Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 9; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 2; doc. 8.38, p. 1; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2; Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 2; Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 15; Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 10; Johanne Audet, doc. 8.29, p. 3.

<sup>241</sup> Cécile Beaudin-David, doc. 8.22, p. 1.

<sup>242</sup> Louise Émond, doc. 8.55, p. 3; Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 3.

<sup>243</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 4.

<sup>244</sup> Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 5; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 4; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 9.

<sup>245</sup> Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.5.1, p. 12; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 15; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 4; Sophie Desmarais, doc. 8.45, p. 1-2; Le phasage, doc. 9.5, p. 2.

lors de la construction de la partie vers l'A25 et Sherbrooke<sup>246</sup>. En appelant la Ville à la prudence, certains estiment que les promoteurs et l'arrondissement pourraient travailler sur des projets plus petits pour des portions du terrain. Il serait donc raisonnable de procéder par phase, d'avoir une certaine flexibilité afin d'évoluer avec la situation sociale et économique vers les années 2050 et au-delà. Car, il y a un risque que la phase 1 de Place Versailles dure plus longtemps que prévue et que la situation économique ne justifie pas les autres phases telles que pensées aujourd'hui<sup>247</sup>.

D'autres mesures de mitigation sont demandées. Parmi elles, la création d'une rue spécifique et d'une zone distinctive, éloignée de la rue Pierre-Corneille, pour la roulotte et les besoins des travailleurs de ce projet (stationnement, toilettes, bureau, etc.)<sup>248</sup>. On réclame également la mise en place de mesures pour réduire la poussière, le bruit et la pollution lumineuse causés par les camions et outils, l'érection de barrières et l'affichage de messages clairs autour de la zone de construction, en tenant compte des personnes à mobilité réduite afin de garantir la sécurité des piétons<sup>249</sup>. Plus spécifiquement, on est en faveur de l'imposition de mesures strictes pour diminuer le bruit à des niveaux acceptables, notamment en limitant les heures de travail, en limitant les déplacements des équipements lourds sur les rues du Trianon, Pierre-Corneille et les rues avoisinantes. Aussi, des participants plaident pour la mise en place de stratégies efficaces pour contrôler la poussière qui devraient inclure l'arrosage régulier des zones de travail, l'installation de barrières de poussières et la surveillance de la qualité de l'air dès le début des travaux. Pour ce faire, une évaluation d'impact sur la santé est nécessaire pour estimer les variations de qualité de l'air à chaque phase du projet. Elle permettrait d'identifier des groupes à risque et de mesurer divers impacts : ceux des voies de contournement sur le trafic, de l'augmentation de la densité de la population sur la circulation, d'une éventuelle contamination des sols, de la présence d'amiante et des nuisances sur la santé et la qualité de vie<sup>250</sup>.

## 2.7.2 La cohabitation et l'acceptabilité sociale

Des participants à la consultation ont dénoncé le manque de transparence, l'absence de considération envers les riverains et un déficit de consultation et de collaboration. Selon eux, les résidents et riverains ont été complètement ignorés dans le processus. Le projet a été ficelé derrière des portes closes avec très peu de marge de manœuvre pour les modifications et en considérant le site comme un milieu isolé. Le promoteur a reconnu cet état de fait dans sa réponse aux questions des participants et de la commission<sup>251</sup>.

---

<sup>246</sup> Elène Dubois, doc. 8.13, p. 5; Le phasage, doc. 9.5, p. 1; Nuisances, qualité de vie et acceptabilité sociale, doc. 9.6, p. 1-2.

<sup>247</sup> André Boisvert, doc. 8.26, p. 1; Charles Quirion et Gérard Côté, doc. 8.12, p. 1; Le phasage, doc. 9.5, p. 1; Les hauteurs et densités, doc. 9.1, p. 13.

<sup>248</sup> Cécile Beaudin-David, doc. 8.22, p. 1.

<sup>249</sup> Elène Dubois, doc. 8.13, p. 5; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 13.

<sup>250</sup> Francis Daudelin, doc. 8.32, p. 2-4; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 4.

<sup>251</sup> Réponse du promoteur, doc. 6.4.1, p. 1; Jonathan Renaud (Transcription), doc. 8.57, p. 4; Louise Émond, doc. 8.55, p. 4.

Il s'est limité à deux séances d'information en juin 2024, alors que le projet est planifié depuis plusieurs années<sup>252</sup>. En ce qui concerne la consultation citoyenne, on regrette que le promoteur se soit contenté du minimum prévu à la réglementation et n'ait fait aucun effort pour impliquer davantage la population, et encore moins la société civile, les institutions du territoire et les organismes communautaires du secteur<sup>253</sup>. Pourtant, ces derniers sont les experts du terrain qui connaissent le mieux les besoins de la population concernée<sup>254</sup>.

Par ailleurs, une citoyenne note que les expériences passées des interactions entre les citoyens et le promoteur laisseraient présager bien peu d'ouverture lors de la mise sur pied d'un éventuel comité avec les résidents. On constate que les contraintes identifiées dans la démarche de PPU avortée n'auraient pas été intégrées par le promoteur<sup>255</sup>.

Pour remédier à la situation, les participants souhaitent l'implication des groupes, des citoyens, des acteurs locaux et des organismes du quartier<sup>256</sup>. Il est ainsi demandé que l'arrondissement prévoit, dans les ententes à intervenir avec le promoteur, la création d'instances de collaboration. Pour ce faire, la majorité de participants souhaite la formation d'un comité de bon voisinage détenant un pouvoir décisionnel et composé notamment de représentants nommés et de gestionnaires des syndicats de copropriétés des rues avoisinantes<sup>257</sup>. Le mandat de ce comité serait de :

- Maintenir les canaux de communication;
- Faciliter les échanges avec les différentes parties;
- Défendre les intérêts des citoyens;
- Déterminer les mesures de mitigation des nuisances;
- Suivre l'évolution des travaux; et
- Donner son avis sur les changements nécessaires<sup>258</sup>.

L'entente devra aussi prévoir les modalités de fonctionnement du comité ainsi qu'un processus d'arbitrage en cas de mésentente entre le promoteur et le comité<sup>259</sup>. À cela, s'ajouteraient des indemnités aux résidents

---

<sup>252</sup> Marie-Claude Alary, Transcription, doc. 8.5.2, p. 6-7 et 11; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 6; Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 1.

<sup>253</sup> Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 8; Alain Masse, doc. 8.39, p. 5-6.

<sup>254</sup> Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 6; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 6; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 6.

<sup>255</sup> Louise Émond, doc. 8.55, p. 3.

<sup>256</sup> Carrefour des femmes, doc. 8.33, p. 7; Les Toits de Mercier, doc. 8.35, p. 7; Solidarité Mercier-Est, doc. 8.36, p. 7; Environnement, doc. 9.7, p. 2.

<sup>257</sup> Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2 et 5; Marilyn Tremblay et Robert Perreault, doc. 8.7, p. 20; CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 13.

<sup>258</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 11; Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers, doc. 8.19, p. 4.

<sup>259</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 15; Infologis de l'Est de l'île de Montréal, doc. 8.6, p. 8.

riverains afin que ces derniers nettoient les bâtiments de la poussière provoquée par les travaux, le tout selon des modalités et une périodicité à négocier<sup>260</sup>.

Bien que l'idée d'un comité de bon voisinage soit louable, beaucoup préféreraient que le promoteur agisse d'abord et avant tout en tant que bon voisin. Pour ce faire, il devrait commencer par écouter les doléances des voisins riverains ainsi que les demandes et inquiétudes concernant le projet. On reprend la proposition du projet « Oui dans ma cour » de Vivre en Ville qui recommande une dénivellation graduelle (c'est-à-dire un étage de différence entre les bâtiments) et l'ajout d'arbres pour temporiser les écarts de hauteur. Malheureusement, la ligne de haute tension limite la grandeur des arbres qui peuvent être plantés du côté ouest de la rue du Trianon. C'est pourquoi ils suggèrent la création d'une zone de verdure avec des arbres autour de l'ensemble du site Place Versailles<sup>261</sup>.

### 2.7.3 Le respect de l'entente de développement

Les imprécisions contenues dans le plan de redéveloppement et l'idée que plusieurs éléments dépendent des conditions économiques futures ainsi que d'autres acteurs non impliqués suscitent beaucoup d'inquiétudes.

Des participants ont encore en mémoire de nombreux projets similaires qui avaient prévu des espaces pour les écoles et rien n'a été réalisé. Pour eux, rien ne garantit que ce ne sera pas le cas ici, du moment où le ministère de l'Éducation et le centre de services scolaire ne sont pas directement impliqués. Par ailleurs, la décision de créer une école ne repose sur aucune étude démontrant le nombre suffisant d'enfants dans le secteur. Ils s'interrogent aussi sur un scénario selon lequel le nombre d'enfants dans le nouveau quartier ne justifierait pas la construction d'une école et évaluent l'impact au niveau du secondaire<sup>262</sup>. Ils estiment enfin que rien ne permettrait de s'assurer que toutes les autres composantes, notamment la Résidence privée pour aînés (RPA), seront complétées, d'où le risque encouru de se retrouver avec de grands immeubles sans les services qui les accompagnent<sup>263</sup>.

D'autres résidents s'interrogent sur les marges de manœuvre à la disposition des citoyens advenant le non-respect des engagements par le promoteur pendant les travaux et demandent que l'arrondissement prenne la responsabilité du suivi et de l'efficacité des mesures de mitigation et de sécurité<sup>264</sup>.

---

<sup>260</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 15.

<sup>261</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 6; Marie-Claude Alary, doc. 8.5, p. 2 et 5.

<sup>262</sup> Elène Dubois, doc. 8.13, p. 6; Nathalie Durocher (Transcription), doc. 8.59, p. 4; Le phasage, doc. 9.5, p. 2.

<sup>263</sup> Elène Dubois, doc. 8.13, p. 8.

<sup>264</sup> Les Immeubles Corneille Inc., doc. 8.18, p. 5; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 2.

Autres solutions, ils souhaitent que les ententes comportent des dispositions contraignantes en ce qui a trait à l'obligation du promoteur de réaliser son projet à l'intérieur d'un échéancier raisonnable, ainsi que des clauses pénales en cas de non-respect des engagements. De cette manière, on éviterait de se retrouver dans la même situation que celles des projets qui n'ont jamais été complétés, malgré des promesses du promoteur, de la Ville ou de l'arrondissement. Il s'agit notamment du Faubourg Contrecoeur, du quartier SOHO (Beaugrand, Souigny et Hochelaga) ainsi que de Griffintown<sup>265</sup>. En conséquence, dès l'approbation initiale du projet, la Ville devrait assurer un traitement efficace du processus de contrôle et de suivi. De plus, comme plusieurs éléments du projet impliquent des responsabilités de la Ville, des citoyens estiment que celle-ci devra assurer une planification et une réalisation expéditive des travaux en ce qui concerne les infrastructures municipales<sup>266</sup>.

## 2.7.4 La gouvernance

En matière de gouvernance, des résidents du secteur se questionnent sur la capacité de la Ville à bien mener la transformation du secteur avec tous les enjeux de gouvernance subséquents. Par exemple, il existe des attentes de la part des résidents envers la Société de transport de Montréal (STM), le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), le Service des incendies de Montréal (SIM), le service des travaux publics, eau, égouts, voirie, les services de santé, le service ambulancier, le Centre de services scolaire de Montréal et plus encore. Donc plusieurs acteurs qui ont leurs propres enjeux et valeurs ainsi que leurs propres processus décisionnels, de gestion et opérationnels<sup>267</sup>. Ils déplorent le manque de concertation, la non-implication de la STM et de l'ARTM, du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), de la santé publique dans la planification du projet, alors que le métro Radisson, le terminus d'autobus, les travaux sur le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et l'A25 sont déterminants et impactent considérablement la santé et la qualité de vie des citoyens<sup>268</sup>.

Par ailleurs, les risques de dérapage de ce projet sont nombreux. Un citoyen en retient deux : d'une part, il ne semble pas y avoir un financement privé assuré pour l'ensemble du projet qui pourrait donc être modifié sensiblement avec le temps; d'autre part, on ne voit pas une coordination et une planification exhaustive de la part des autorités gouvernementales afin de satisfaire les besoins de la population future découlant du projet et qui s'ajoutent à plusieurs autres projets immobiliers dans l'arrondissement<sup>269</sup>.

---

<sup>265</sup> Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles, doc. 8.2, p. 16; Marie-Hélène Plourde, doc. 8.31, p. 2; Alain Masse, doc. 8.39, p. 5.

<sup>266</sup> Alain Liard, doc. 8.38, p. 2; Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10.

<sup>267</sup> Charles Quirion et Gérard Côté, doc. 8.12, p. 1.

<sup>268</sup> Julien Croteau, doc. 8.42, p. 2; Mobilité, doc. 9.2, p. 2.

<sup>269</sup> Alain Liard, doc. 8.38, p. 2-3.

Conscients que le projet est ambitieux et que son succès nécessitera une bonne coordination de la part des autorités municipales et provinciales, ainsi qu'une conjoncture favorable durant deux décennies, des citoyens et groupes souhaitent que l'arrondissement de MHM travaille en concertation avec tous les acteurs concernés pour définir les études à réaliser afin d'évaluer les impacts des transformations<sup>270</sup>. Par exemple, un autre citoyen estime nécessaire d'effectuer une évaluation d'impact sur la santé (EIS) pour anticiper, comprendre et atténuer les conséquences environnementales, sociales et économiques du projet sur les populations vulnérables et les infrastructures critiques. Celle-ci jouerait un rôle crucial dans la gestion proactive des projets de développement urbain. Elle transcenderait une simple exigence procédurale pour devenir une démarche stratégique visant à anticiper, comprendre et atténuer les impacts environnementaux, sociaux et économiques<sup>271</sup>.

Par ailleurs, on soutient que la Ville et le promoteur devraient consulter les organisations spécialisées en accessibilité universelle et en défense des droits des personnes en situation de handicap à toutes les étapes ultérieures du projet pour s'assurer que les normes soient respectées et les besoins satisfaits<sup>272</sup>. Finalement, plusieurs soutiennent que le gouvernement du Québec, l'ARTM, la STM, la Ville de Montréal, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et les autres parties prenantes (Hydro-Québec, ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS)), dont le promoteur de Place Versailles, devraient rapidement collaborer pour requalifier les abords de l'A25 et de la rue Sherbrooke<sup>273</sup>.

## 2.8 L'identité, l'appartenance et le patrimoine

Place Versailles, en tant que premier centre commercial couvert de Montréal, présente une certaine importance mémorielle pour la ville. Avec ses fontaines, ses fresques, ses œuvres d'art (dont Les Trois Grâces devant l'établissement Canadian Tire), ses vitraux, ses luminaires, il constitue un lieu unique à Montréal. Nombreux sont ceux qui trouvent dommage que très peu d'efforts soient consacrés à la préservation du patrimoine de l'édifice actuel et ne comprennent pas pourquoi le ministère de la Culture et des Communications du Québec n'a pas émis de souhait pour préserver ce patrimoine important dans l'est de Montréal. Aussi, on estime que le promoteur est resté très vague sur ce qu'il entend conserver de l'actuelle Place Versailles, de même que sur les nouveaux emplacements qui seraient choisis pour héberger les fontaines notamment<sup>274</sup>.

Par ailleurs, plusieurs considèrent que Place Versailles représente un lieu de rassemblement et d'identification pour de nombreux résidents de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et de l'ensemble de l'est

---

<sup>270</sup> CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal, doc. 8.14, p. 12; Alain Liard, doc. 8.38, p. 1-2.

<sup>271</sup> Francis Daudelin, doc. 3.32, p. 1-2.

<sup>272</sup> Ex aequo, doc. 8.16, p. 18.

<sup>273</sup> Daniel Chartier, doc. 8.10, p. 5; Alexandre Brosseau-Liard, doc. 8.49, p. 10; Julien Croteau, doc. 8.42, p. 2.

<sup>274</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 5; Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 2.

de Montréal. Le centre commercial serait devenu un lieu d'animation, de rassemblement social essentiel pour briser l'isolement et pour promouvoir les échanges<sup>275</sup>.

Des participants rejettent la thèse de la disparition du centre commercial du fait du commerce en ligne, car il reste un lieu très fréquenté et achalandé. En ce qui les concerne, en dehors des qualités architecturales et de l'aménagement, Place Versailles est un milieu hautement communautaire, un lieu de vie, de rencontre et de socialisation qui a une âme et qui permet de briser l'isolement et la solitude. Plus qu'un centre commercial, c'est un endroit où aller en hiver quand il y a de la glace ou neige et, en été, lors de canicule. Un endroit où croiser des gens, prendre un repas, avoir une certaine vie sociale. Bref, il est pratique et rassurant pour les personnes aînées<sup>276</sup>.

Ainsi, pour certaines personnes, la proposition brise une certaine qualité de vie qu'on avait avec un grand centre commercial, où tout est sous le même toit, les commerces et une multitude de services, notamment la cour municipale, le centre de donneurs de sang Globule d'Héma-Québec, un centre de services de la SAAQ, des restaurants, une pharmacie. On n'a aucune garantie des promoteurs que tous ces commerces puissent poursuivre leurs activités<sup>277</sup>.

On est déçu que les retombées fiscales, notamment les taxes foncières du projet, aient été privilégiées par l'arrondissement au détriment du bien-être de la population<sup>278</sup>. De plus, la disparition du centre commercial pourrait avoir un impact sur le tissu social, l'environnement, et entraîner l'embourgeoisement du secteur<sup>279</sup>.

Malgré les réserves formulées à l'égard du plan de redéveloppement, nombreux sont les participants estimant que le centre commercial pourrait faire l'objet d'une modernisation des espaces, y compris l'occupation de stationnements vides en intégrant un complexe immobilier, tout en gardant son cachet unique avec ses fontaines, ses œuvres d'art, ses deux enseignes iconiques, ses vitraux et ses luminaires<sup>280</sup>. Conséquemment, la planification devrait assurer le maintien des services aux citoyens dans le secteur, notamment du point de service de la cour municipale, du bureau de la SAAQ, du point de service d'Héma-Québec et de la clinique médicale Versailles<sup>281</sup>.

Enfin, beaucoup estiment que l'intégration à l'espace public du futur quartier de certains éléments du patrimoine du centre commercial gagnerait à être formalisée et détaillée avec des garanties de préservation,

---

<sup>275</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 5-6 et 10; Les Immeubles Corneille Inc., doc. 8.18, p. 2.

<sup>276</sup> Clairette Paquette, doc. 8.34, p. 1; Julien Croteau, doc. 8.42, p. 10; Gilbert Bauer (Transcription), doc. 8.60, p. 2-3 et 4; Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 4.

<sup>277</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 4; Gilbert Bauer (Transcription), doc. 8.60, p. 2.

<sup>278</sup> Johanne Dubois, doc. 8.56, p. 2.

<sup>279</sup> Gilbert Bauer (Transcription), doc. 8.60, p. 3.

<sup>280</sup> Julien Lemay-Hardy, doc. 8.43, p. 6; Gilbert Bauer (Transcription), doc. 8.60, p. 4; Patrimoine, identité et architecture, doc. 9.8, p. 1.

<sup>281</sup> Mercier-Ouest Quartier en santé, doc. 8.50, p. 20.

particulièrement pour les statues et fontaines. Concernant les luminaires, si leur intégration en extérieur paraît compliquée, on suggère qu'ils soient réintégrés dans un tunnel d'accès au métro vers un édicule sur la Place publique prévue dans une approche de commémoration. Autrement, des œuvres nouvelles d'éclairage public pourraient rappeler l'ambiance lumineuse du centre commercial dans le futur quartier. Dans le même ordre d'idées, la préservation de la mémoire du centre commercial pourrait aussi passer par la mise en place d'un panneau explicatif dans l'espace public, lequel rappellerait, entre autres, les établissements Miracle Mart et Steinberg aujourd'hui disparus<sup>282</sup>.

---

<sup>282</sup> Vincent Trotignon, doc. 8.47, p. 2; Patrimoine, identité et architecture, doc. 9.8, p. 1.



**RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM**

Projet de redéveloppement Place Versailles

Les préoccupations, les attentes et les opinions des participants



## 3 Les constats et l'analyse de la commission

Pour effectuer son travail d'analyse, la commission s'est appuyée sur les arguments des citoyens et organismes communautaires qui lui ont été communiqués via des mémoires ou autres plateformes rendues disponibles par l'OCPM, présentés dans le cadre d'auditions publiques ou en ligne.

Elle s'est également basée sur les renseignements fournis par l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve (MHM) et le promoteur lors de la phase d'information, ainsi que sur les documents de planification, notamment le PMAD, le SAD et le Plan Climat.

Ce qui suit résume les analyses et recommandations de la commission.

### 3.1 Le contexte général

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) a été mandaté pour consulter les citoyens, groupes communautaires et autres parties prenantes à propos du projet de redéveloppement Place Versailles.

Le site, bien qu'il bénéficie d'une localisation exceptionnelle, est perçu comme étant un îlot de chaleur, non productif et néfaste pour la santé et la qualité de vie des citoyens. L'idée de le redynamiser et de le densifier est généralement perçue positivement. Toutefois, le plan de redéveloppement rencontre une vive opposition locale dans sa forme actuelle. En effet, l'abordabilité des logements et des futurs commerces, les seuils de densité proposés, les impacts sur la circulation, les hauteurs et la forme suscitent des inquiétudes bien réelles pour les résidents vivant actuellement en bordure du site.

Il est important de rappeler que la réalisation de ce projet de grande envergure pourrait s'étendre sur une durée d'environ 25 ans. Réparti sur quatre phases, il consiste d'une part, à procéder à la démolition complète du centre commercial couvert et de son stationnement de surface et, d'autre part, à construire un tout nouveau quartier complet pourvu de plus de 5 000 logements, de commerces et de services de proximité, régionaux, de bureaux, ainsi que d'un hôtel. De plus, le site serait développé selon une nouvelle grille de rue intégrée au quartier environnant, favorisant le transport actif, tout en proposant une trame urbaine permettant la circulation motorisée pour la desserte locale seulement. Le site serait également doté d'espaces verts, de places publiques et ferait place à une école.

Le site étant à proximité de la station de métro Radisson et d'un terminus d'autobus à vocation régionale, il s'inscrit dans l'optique d'un « Transit Oriented Development » ou TOD. De plus, la venue probable, mais toujours à l'étude, d'un autre réseau de transport en commun, le Projet de l'Est, qui le desservirait, fait en sorte qu'il serait possible d'entrevoir l'aménagement d'un authentique pôle de transport. Il répondrait ainsi aux objectifs de densification du secteur préconisés par le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) et par le Plan d'urbanisme (PU)<sup>283</sup>, les dépassant même.

Que ce soit dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)<sup>284</sup> ou dans le SAD, on insiste sur le développement durable, ce qui comprend une densification dans des quartiers vivants bien aménagés et permettant un transport actif agréable et sécuritaire, connecté aux transports en commun structurants.

Le processus d'approbation du projet se fait en vertu du paragraphe 3 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal. Plus globalement, il est en conformité avec la vision élaborée par l'arrondissement de MHM

---

<sup>283</sup> Schéma d'aménagement et de développement – 2015, doc. 5.10; Plan d'urbanisme de Montréal en vigueur – 2004, doc. 5.11.

<sup>284</sup> Plan métropolitain d'aménagement et de développement – 2011, doc. 5.9.

dans une démarche complète d'adoption d'un PPU pour le secteur Radisson initiée en 2020 et qui s'est transformée en planification de l'aire TOD Radisson finalisée en 2024. Aussi, au moment de l'écriture de ce rapport, le futur Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM 2050) de la Ville de Montréal fait aussi l'objet d'une consultation publique. Dans les documents soumis à la commission, le promoteur et l'arrondissement y font référence, puisque le secteur est identifié désormais comme un secteur d'opportunité à échelle d'impact métropolitaine<sup>285</sup> et un secteur d'intensification élevée<sup>286</sup>.

### 3.1.1 La modification d'usage

Le mandat de la commission est de tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer le Plan de redéveloppement du centre commercial Place Versailles<sup>287</sup> :

- Le projet de règlement P-04-047-262 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'ajouter un nouveau secteur de densité.
- Le projet de règlement P-24-016 serait adopté en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec (RLRQ, c. C-11.4). Cette procédure vise l'autorisation d'un projet d'envergure ou de nature exceptionnelle dérogeant à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement.

La commission salue les efforts d'arrimage du projet avec le PMAD et le SAD, de même qu'avec la planification de l'aire TOD Radisson. Toutefois, à la lumière des contributions citoyennes, de son analyse et des recommandations en découlant, elle souhaite que des ajustements parfois mineurs, parfois substantiels, puissent être apportés de manière à garantir non seulement l'acceptabilité sociale de ce vaste projet, mais également d'en faire un projet phare d'écoquartier.



## Recommandation 1

La commission recommande d'approuver les deux projets de règlement P-04-047-262 et P-24-016.

<sup>285</sup> Projet de PUM, Partie II-Chapitre 4, Les secteurs d'opportunité, doc. 5.20, p. 63-65.

<sup>286</sup> Projet de PUM, Partie I, Chapitre 2, La stratégie montréalaise, doc. 5.21, p. 47-49.

<sup>287</sup> Le projet de règlement P-04-047-262, doc 1.2.31; le projet de règlement P-24-016, doc 1.1.31.

### 3.1.2 Les enjeux

Le plan de redéveloppement Place Versailles doit se faire selon quatre phases de réalisation, sur un horizon possible d'environ 25 ans. Selon le représentant du promoteur, la durée du projet et la concrétisation des phases dépendront des conditions du marché, mais seraient tout de même scellées par une entente de développement avec l'arrondissement de MHM.

Dans ce contexte, beaucoup d'événements peuvent survenir sur une aussi longue période, et ce, sans compter l'augmentation des épisodes climatiques extrêmes et leurs impacts sur la qualité de vie, le vieillissement de la population, les défis de l'immigration, les besoins en logement et ceux de socialisation des gens. Un projet d'une telle envergure, sur sa durée de vie, serait assujéti à beaucoup de situations émergentes susceptibles d'en affecter le déroulement tel qu'il aura été prévu à l'origine. L'entente de développement à convenir entre le promoteur et l'arrondissement devrait prévoir la flexibilité nécessaire à l'ensemble des parties prenantes afin qu'elles puissent réagir avec agilité aux imprévus et à l'évolution des conditions de réalisation du projet.



### Recommandation 2

La commission recommande que l'entente de développement de Place Versailles à convenir entre le promoteur et l'arrondissement prévoie la flexibilité nécessaire à l'ensemble des parties prenantes afin qu'elles puissent réagir avec agilité aux imprévus et à l'évolution des conditions de réalisation du projet. De plus, la commission recommande que le projet fasse l'objet de mises à jour quinquennales.

### 3.1.3 La qualité de vie et l'acceptabilité sociale

« Comment allez-vous nous aider à aimer votre projet? ». C'est la question que se sont posée beaucoup de citoyens en prenant connaissance des transformations prévues à Place Versailles et dans les environs. Dans ses grandes lignes, le projet est attirant : élimination d'un îlot de chaleur, verdissement des espaces extérieurs, mixité des usages (résidentiel, commercial, institutionnel), nouvelles infrastructures (école, hôtel, aménagements paysagers), etc. Cependant, pour la plupart des citoyens riverains, le plan est insatisfaisant en l'état et ne devrait pas être accepté. On dénonce la durée excessive des travaux, les nuisances

qu'entraîneront ces travaux, le risque de perte de valeur des propriétés existantes, les problèmes de circulation et de stationnement dans le nouveau quartier et aux alentours, et surtout l'impact négatif du projet sur la qualité de vie des résidents actuels, et ce, aussi bien durant les travaux en raison des nuisances qui y sont associées qu'après en raison de l'ajout significatif d'une nouvelle population dans un secteur somme toute limité, notamment en matière d'infrastructures.

### **Un lieu de socialisation**

Les gens du quartier craignent de perdre l'espace de socialisation que représente aujourd'hui pour eux Place Versailles. Plusieurs ont exprimé avec conviction combien cet endroit leur est précieux : un lieu d'échanges et de rencontres, facilement accessible et agréable à fréquenter, en hiver comme en été, offrant une panoplie de services. L'idée d'en être privé leur est difficilement acceptable.

Afin de conserver ce lieu de socialisation, la commission suggère que le promoteur puisse offrir une forme d'aménagement en créant un *mail* intérieur au rez-de-chaussée des îlots entre les rues Curatteau et Sherbrooke Est, et situé à proximité du métro. Dans cette optique, le promoteur pourrait considérer l'intégration du concept de « *Retailtainment*<sup>288</sup> ». Ce concept permet d'attirer de nouvelles clientèles et d'allonger la durée des visites au centre commercial. Un tel *mail* devrait donner une deuxième vie à la fonction commerciale de Place Versailles, tout en maintenant un lieu de socialisation, sécurisé et protégé des intempéries et vagues de chaleur, au bénéfice premier des résidents du quartier.

### **Le phasage des travaux**

La très longue durée des travaux représente un obstacle majeur pour les citoyens. Ils acceptent mal de subir pendant environ 25 ans tous les inconvénients d'un tel chantier : l'exposition à la poussière, au bruit, aux vibrations et autres sources de désagrément. La commission est d'avis que les représentants du promoteur et de l'arrondissement devraient envisager un chantier global le plus concentré possible dans le temps. Par exemple, dans le but d'accélérer les travaux, il y aurait sans doute lieu d'en revoir l'échéancier afin que certaines phases soient réalisées simultanément.

---

<sup>288</sup> Voir chapitre 2, section 2.3.



## Recommandation 3

La commission recommande au promoteur et à l'arrondissement, de concert avec les parties prenantes, de revoir la planification du projet en y intégrant divers aménagements en lien avec la socialisation de l'endroit et de repenser le phasage des travaux afin que la réalisation de certaines phases se produise en simultané et soit ainsi accélérée.

### *L'instance de concertation*

Comme mentionné plus haut, il est utile de rappeler qu'une première grande démarche de consultation de la population a eu lieu à l'automne 2021<sup>289</sup> en vue de l'adoption d'un Programme particulier d'urbanisme (PPU). Par la suite, le projet a évolué en une planification d'une aire TOD. Les opinions émises lors de la première consultation sont similaires à celles émises dans le cadre de l'actuelle consultation de l'OCPM. La commission a entendu que leurs observations n'avaient pas été suffisamment prises en compte. Dans le cadre du projet à l'étude, deux séances d'information ont été organisées en juin 2024 par le promoteur; les commentaires des citoyens et locataires, de l'aveu même de ce dernier, n'ont guère été pris en compte dans la version soumise à la consultation<sup>290</sup>. La commission partage ainsi les craintes et préoccupations des participants sur l'engagement réel du promoteur à considérer les enjeux soulevés par les citoyens.

La contribution des citoyens est légitime et les participants ont apporté des propositions constructives et pertinentes. Ainsi, il paraît crucial pour la commission qu'une démarche de concertation soit menée en amont et pour toute la durée de vie du projet afin de profiter de l'intelligence collective.

La commission estime justifiées les craintes de nombreux participants en regard des incertitudes liées à l'évolution du projet et de ce qui apparaît comme une faiblesse en matière de transparence, notamment envers les résidents du voisinage qui seront impactés. En l'état, aucun mécanisme de suivi formel ne semble prévu, non plus qu'une instance destinée à l'information citoyenne. Dans ce contexte, la création d'une instance de concertation composée de citoyens et de groupes communautaires peut s'avérer fort utile. Plusieurs intervenants ont fait cette proposition lors des auditions publiques. Idéalement, ce comité devrait être mis en place avant le début des travaux pour créer un véritable dialogue entre les parties. Un comité

---

<sup>289</sup> Planification de l'aire TOD Radisson, juin 2024, doc. 5.2, p. 6-9.

<sup>290</sup> Réponses du promoteur, doc. 6.4.1, p. 1.

participatif permettrait aux citoyens de s'exprimer sur différents points, par exemple : le phasage des travaux, les mesures de mitigation, l'aménagement des parcs et des infrastructures institutionnelles.



## Recommandation 4

La commission recommande la mise en place d'une instance de concertation, et ce, avant le début des travaux et pour toute la durée de vie du projet, afin de favoriser le dialogue et la participation des citoyens et des organismes communautaires intéressés. La commission recommande également que la création de cette instance soit enchâssée dans l'entente de développement entre l'arrondissement et le promoteur.

## 3.2 La résilience et la transition socio-écologique

Particulièrement touché par l'imprévisibilité grandissante du climat<sup>291</sup>, le quartier où se situe le redéveloppement de Place Versailles se retrouve ainsi dans une conjoncture de changements climatiques et de vulnérabilité sociale. Or, ces deux phénomènes sont aussi fortement liés à diverses problématiques de santé publique. La commission estime que l'on gagnerait à inclure ces enjeux parallèles dans la planification à long terme des futurs aménagements de Place Versailles.

### 3.2.1 L'écoquartier

Pour la commission, le projet Place Versailles réunit toutes les caractéristiques d'un futur écoquartier. Elle fait sienne la vision de l'organisme Vivre en Ville selon laquelle un écoquartier doit répondre à des « *considérations environnementales et notamment atteindre des standards élevés en matière de protection des milieux naturels, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'efficacité énergétique, etc.*<sup>292</sup> ». Selon la commission, le promoteur et l'arrondissement auraient avantage à en faire un projet exemplaire d'écoquartier.

<sup>291</sup> Vers un plan local de transition écologique 2022-2023, MHM, septembre 2021, doc. 5.6.

<sup>292</sup> Voir Vivre en Ville (2014). Objectif écoquartiers : Principes et balises pour guider les décideurs et les promoteurs, doc. 5.17, p. 64.

Pour appuyer son analyse, la commission a choisi de souscrire à la définition d'un écoquartier telle que retenue par la commission du projet d'écoquartier Louvain Est. Elle décrit un écoquartier comme un secteur urbain conçu, structuré et administré selon les principes du développement durable. Ce type de quartier cherche à préserver l'environnement, à offrir un cadre de vie agréable, à favoriser l'intégration sociale et à encourager le développement économique. Il est essentiel de répondre aux besoins variés d'une population hétérogène, tout en limitant l'utilisation des ressources naturelles, énergétiques et financières, tant lors de la construction que dans le quotidien de ses résidents et travailleurs<sup>293</sup>.

Dans le cadre du futur Plan d'urbanisme et de mobilité 2050, le secteur Radisson est identifié comme un secteur d'opportunité à échelle d'impact métropolitaine. La commission est d'avis que le redéveloppement de Place Versailles devrait servir d'exemple pour les autres secteurs d'opportunité.



## Recommandation 5

La commission recommande que le projet de redéveloppement Place Versailles soit envisagé comme un écoquartier.

### 3.2.2 La résilience climatique

La résilience climatique est un des fondements du projet identifiés par le promoteur<sup>294</sup>. Les concepts de résilience saisonnière et de résilience climatique des espaces publics devraient être au cœur des préoccupations lors de la planification d'un nouveau quartier aussi dense pour s'assurer de sa viabilité. La commission est d'avis que le quartier devrait être conçu en priorité pour le piéton, garantir la sécurité des déplacements durant l'hiver, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, assurer le confort des déplacements durant les périodes de dégel (boues et accumulation de neige et d'eau au niveau des trottoirs) et pour l'utilisation des espaces publics (éviter les corridors de vent, les effets de vacuum). Le

<sup>293</sup> OCPM, Rapport site Louvain Est -2021, doc. 5.12, p. 73.

<sup>294</sup> Place Versailles Inc., doc. 3.1, p. 82.

redéveloppement du site devrait intégrer les principes de l'aménagement résilient dans la conception et le réaménagement de chaque rue et espace public conformément au Plan climat de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve<sup>295</sup>.

La commission trouve inspirante une étude de Vivre en Ville<sup>296</sup> rappelant que « *concevoir à Montréal des milieux de vie animés, conviviaux, inclusifs et qui invitent à sortir et bouger en hiver exige de déployer une série de stratégies d'aménagement en fonction de cinq principes directeurs : les loisirs, l'accès, les paysages, la résilience saisonnière et enfin le confort*<sup>297</sup> ». C'est dans ce contexte que la commission retient notamment les stratégies suivantes en lien avec le projet à l'étude :

- Adapter les stratégies de déneigement pour l'accessibilité universelle, la mobilité active et le confort : ne pas déneiger certaines portions du site pour les activités destinées aux jeunes et moins jeunes, valoriser la neige dans une optique d'efficacité énergétique (barrière de vent et isolation naturelle), prévoir des espaces pour vélos sécurisés pour éviter les accidents avec les véhicules de déneigement;
- Aménager les parcs pour enfants pour inciter le jeu libre en milieu urbain, et des modules de jeux utilisables également pour un usage hivernal (hébértisme d'hiver, etc.);
- S'assurer de la présence d'un parc à chiens.

Il est notoire que les conditions climatiques influent directement sur les modes de vie, les habitudes de transport, de consommation et de loisir des habitants. Afin d'assurer la résilience saisonnière, une réflexion s'impose sur la planification des espaces publics sur quatre saisons, des variations plus soudaines des températures à venir, ainsi que de fortes chaleurs<sup>298</sup>. Les espaces publics, les aménagements, la disposition des bâtiments, des rues, du mobilier, des espaces verts et leur accessibilité devront être planifiés en fonction des saisons et ajustés aux conditions hivernales. Dans le même ordre d'idée, la pandémie a mis en valeur l'importance d'aménagements extérieurs utilisables en toute saison. Pour minimiser les impacts d'une distanciation sociale et de la possibilité de rassemblement intérieur, il serait pertinent d'envisager la Place civique privée comme un lieu ouvert, sécurisé et éclairé, mais protégé des intempéries et notamment de l'hiver ou des fortes chaleurs.

---

<sup>295</sup> Plan climat 2020-2030 de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, décembre 2022, doc. 5.5, p. 16.

<sup>296</sup> Vivre en Ville, Ville d'hiver : principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais - 2018, doc. 5.18, p. 56.

<sup>297</sup> Capacité d'adaptation aux variations du climat sans nécessité de transformation coûteuse ou énergivore. Par exemple, en limitant les corridors de vents et le facteur éolien en créant des microclimats et en jouant avec la configuration et la disposition des espaces extérieurs, les axes de mobilité active, l'emplacement et les espèces de végétaux choisis, mais aussi avec les proportions du bâti en le maintenant compact et en évitant les trop grandes variations de hauteur.

<sup>298</sup> Vers un plan local de transition écologique 2022-2023, MHM, septembre 2021, doc. 5.6; Vivre en Ville, Ville d'hiver : principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais - 2018, doc. 5.18, p. 56.



## Recommandation 6

La commission recommande que les aménagements publics, ainsi que la Place civique privée, soient conçus en fonction des quatre saisons et des épisodes climatiques extrêmes.

### 3.2.3 La sécurité alimentaire et les commerces de proximité

La commission prend acte des inquiétudes de plusieurs participants qui ont bien noté la problématique pouvant découler de la fermeture d'un marché d'alimentation à bas prix qui risquerait de faire augmenter la demande en soutien alimentaire et de concourir à la création d'un désert alimentaire. Face à une population aussi importante, la commission soutient l'idée d'assurer des services alimentaires à bas prix tout au long du projet. Bien que la commission soit consciente des enjeux d'abordabilité, en matière alimentaire notamment, elle reconnaît qu'il s'agit ici d'un enjeu dépassant les moyens dont disposerait l'arrondissement pour s'y attaquer. Toutefois, la commission est d'avis que les divers aménagements suggérés par les participants et indiqués plus haut seraient essentiels afin que le projet se qualifie davantage comme un écoquartier exemplaire. Dans une optique « hors marché », l'arrondissement pourrait s'assurer de la mise en place d'un mécanisme qui permettrait le maintien des loyers abordables pour les commerces de proximité.

La commission soutient l'idée de planifier des aménagements pour l'agriculture urbaine, notamment aux parcs et talus, tout en réservant des endroits destinés à l'implantation de jardins communautaires. L'agriculture urbaine sur le site pourrait être un moyen pertinent de pallier également ces enjeux d'accès à une saine alimentation.



## Recommandation 7

La commission recommande que soient prises les mesures nécessaires pour garantir la pérennité des commerces de proximité et des services alimentaires abordables.

### 3.2.4 La trame verte

Les actions du plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal prévoient l'augmentation de la superficie terrestre des aires protégées sur le territoire, par la création et la consolidation des corridors de biodiversité et portent une attention particulière aux différentes espèces d'arbres et aux arbres des zones vulnérables aux vagues de chaleur, assurant « *la croissance optimale des arbres qu'elle plantera en améliorant le processus de sélection des essences en fonction de leur résilience face aux changements climatiques*<sup>299</sup> ».

La commission souhaite souligner les principes écologiques retenus dans l'aménagement paysager favorisant notamment la perméabilité des sols, la trame verte continue, les toits verts et la rétention des eaux de pluie. La création d'une trame écologique quasi-continue, comme prévu au projet, assure l'enrichissement de la biodiversité et la résilience sociale et environnementale du secteur, améliore l'état de santé des résidents et constitue un moyen efficace de lutter contre les changements climatiques. Elle magnifie également l'environnement tout en étant une source constante de savoirs et d'activités éducatives pour les résidents. La commission est d'avis que d'adhérer à l'approche 3-30-300 du Plan climat de l'arrondissement de MHM 2022-2030<sup>300</sup> serait également une piste intéressante. Cette approche signifie que chaque résident peut, depuis sa maison, voir au minimum trois arbres, se déplacer dans un quartier avec 30 % de couvert forestier et se trouver à moins de 300 mètres d'un espace vert accessible.

Ainsi, toutes ces considérations sont cohérentes avec les objectifs des différents Plans climat de la Ville et de l'arrondissement, ainsi qu'avec les préoccupations des citoyens concernant le désir de végétalisation supplémentaire à l'intérieur du site.

Dans une optique d'exemplarité, la commission est d'avis qu'il faudrait assurer la pérennité de la trame verte intérieure par l'intégration d'espèces diversifiées et résilientes face aux changements climatiques, et de favoriser autant que possible l'interconnexion entre les corridors de biodiversité avoisinants.

### 3.2.5 La construction résiliente et écologique

#### *L'économie circulaire et l'analyse du cycle de vie*

Pour assurer la viabilité d'un tel projet à long terme, il serait pertinent d'examiner les coûts sur l'ensemble du cycle de vie des bâtiments et aménagements du projet de redéveloppement Place Versailles. Dans le

---

<sup>299</sup> Plan climat 2020-2030, Ville de Montréal, doc. 5.7, p. 71.

<sup>300</sup> Plan climat 2020-2030 de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, décembre 2022, doc. 5.5, p. 22.

domaine de la construction, l'analyse du cycle de vie se révèle de plus en plus essentielle pour identifier les solutions écologiques les plus efficaces à long terme (qualité/prix/durée de vie). Cette approche permet d'évaluer le coût global d'une structure, d'un aménagement tout au long de sa durée de vie prévue, en prenant en compte les coûts d'exploitation, d'entretien et d'utilisation, en plus du coût initial de construction. La valeur nette du projet devrait donc refléter l'ensemble de ces éléments. En effet, pour les constructions ayant une longévité de plusieurs années, cette méthode permettrait de mieux apprécier la viabilité du projet pour la ville.

Les changements climatiques amplifient les contraintes pesant sur les matériaux de construction (disponibilité et résilience). Ces effets peuvent affaiblir les structures des bâtiments et réduire leur durabilité. Concevoir une bonne étanchéité et isolation thermique de haute qualité devient donc une nécessité. D'où la pertinence de chiffrer non seulement les coûts supplémentaires engendrés par un tel projet dans l'immédiat, mais aussi les bénéfices que permettront de réaliser à moyen et à long terme des modes de construction et d'aménagement durables sur les plans environnemental et social. Ainsi, l'établissement des coûts totaux du cycle de vie d'un projet permet d'aller au-delà de la mesure économique, en tenant compte des coûts et des bénéfices environnementaux et sociaux à plus long terme. Une planification non durable et l'omission de l'emploi de ces technologies entraînent des coûts d'entretien, mais aussi des coûts sociaux, notamment en matière de santé publique.

Un principe clé de l'économie circulaire est de concevoir des produits et des matériaux en tenant compte de leur fin de vie. Dans la construction, cela pourrait signifier concevoir des bâtiments, des produits et des outils qui peuvent être facilement démontés et les matériaux réutilisés ou recyclés. Ces principes s'appliquent également au processus de construction lui-même et nécessitent donc de mettre en place une stratégie de gestion des déchets de construction.

### ***L'efficacité énergétique***

La commission fait sienne l'idée de considérer les principes de l'efficacité énergétique dans la construction des bâtiments, ce qui pourrait contribuer à l'abordabilité des logements. L'exemple du système de boucle énergétique et de géothermie présent dans l'écoquartier Angus nous a ainsi interpellés<sup>301</sup>. Un tel système utiliserait l'énergie du sol – propre et renouvelable – pour répondre aux besoins de chauffage et de climatisation des résidents et des commerces. Cette technologie permettrait de réduire la consommation énergétique des bâtiments d'une part, mais également de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, d'autre part. Les principales composantes d'un système géothermique sont les circuits souterrains, les thermopompes et le réseau de distribution du site<sup>302</sup>.

---

<sup>301</sup> Aménagements, parcs et espaces verts, doc. 9.4, p. 2.

<sup>302</sup> Gouvernement du Québec, Géothermie-Fiche détaillée, doc. 5.22, p. 3.

## Les travaux de construction et la santé publique

Plusieurs résidents du voisinage se sont montrés inquiets de la durée et de l'intensité des travaux de construction sur le site. Ces travaux généreront bruits, poussières, pollution lumineuse, vibrations et de possibles interruptions des services publics pendant environ 25 ans et sur des périodes quotidiennes pouvant être étendues. Ces éléments restent l'un des aspects centraux de la critique populaire du projet<sup>303</sup>.

Étant donné l'envergure du projet sur une période anticipée d'environ 25 ans, les promoteurs devront s'assurer d'implanter des mesures de mitigation s'étalant sur tous les quartiers environnants en amont du début des travaux. Ces mesures devront également être adaptées selon les différentes phases de la construction et s'inspirer des meilleures pratiques en la matière.

La commission est également en faveur d'une collaboration régulière avec la Direction de santé publique de Montréal. L'un des participants émettait ainsi l'idée d'effectuer une évaluation d'impact sur la Santé (EIS)<sup>304</sup> du projet, idée soutenue par la commission.



### Recommandation 8

La commission recommande que l'arrondissement tienne compte de l'analyse du cycle de vie des constructions et aménagements projetés pour mettre en valeur les bénéfices sociaux et environnementaux sur sa durée de vie, et que soit établi un plan précis de gestion des déchets de construction.

### Recommandation 9

La commission recommande que des mesures de mitigation soient mises en place, en amont des travaux et tout au long de ceux-ci, pour contrer et suivre l'évolution des éléments potentiellement nuisibles à la santé, liés au bruit ou à la qualité de l'air.

<sup>303</sup> Alain Liard, doc. 8.38, p. 2-3.

<sup>304</sup> Francis Daudelin, doc. 8.32, p. 1-2; INSPQ, L'évaluation d'impact sur la santé (EIS) – 2022, doc. 5.19.



## Recommandation 10

La commission recommande qu'une collaboration soutenue avec la Direction de santé publique ait lieu tout au long du projet.

### 3.2.6 La gestion des matières résiduelles des résidents

La commission garde en tête l'horizon d'environ 25 ans que pourrait prendre le projet de redéveloppement du site et l'arrivée potentielle d'innovations technologiques, réglementations et façons de faire. À cet effet, la question des diverses collectes qui devront nécessairement être faites sur le site Place Versailles, compte tenu du nombre de personnes qui y résideront et de la densité du quartier, risque de poser des maux de tête à l'arrondissement de MHM et devrait faire l'objet d'une réflexion en amont. La commission est d'avis que l'arrondissement et le promoteur étudient la faisabilité d'implanter un système pneumatique performant de collecte des résidus à l'image de plusieurs villes européennes<sup>305</sup>, ou du choix de toutes autres solutions technologiques performantes et écologiques. L'installation éventuelle de galeries multiréseaux souterraines pourrait potentiellement accueillir des technologies de collectes, afin d'éviter la masse de contenants sur les rues et la circulation de camions de ramassage. Opter pour des technologies écologiques performantes pourrait avantageusement servir de vitrine et inspirer les autres projets d'écoquartiers de Montréal.

La commission estime aussi que la collecte des ordures ménagères, des matières organiques compostables et des matières résiduelles recyclables devrait être opérationnelle dès l'arrivée des premiers résidents.

---

<sup>305</sup> <https://www.voirvert.ca/nouvelles/innovation/le-systeme-envac-la-cite-verte>.



## Recommandation 11

La commission recommande que la Ville ou l'arrondissement étudie la faisabilité d'implanter une ou des technologies innovantes de collecte permettant d'éviter l'utilisation de camions lourds de collecte des ordures, matières recyclables et compostables, dès l'arrivée des premiers résidents.

### 3.3 Le secteur TOD et la mixité d'usages

L'aire TOD qui se met en place autour du métro Radisson constitue un avantage extraordinaire pour le redéveloppement harmonieux de Place Versailles. C'est une alternative forte à l'étalement urbain, à condition toutefois que les composantes du projet s'intègrent harmonieusement au quartier environnant. Le projet, tel que soumis, ne répond pas en tous points aux exigences habituelles d'une aire TOD.

#### 3.3.1 L'intégration et l'harmonisation au quartier environnant

L'enjeu ayant suscité les critiques les plus vives est sans contredit la projection des deux édifices de 25 étages à chaque extrémité du site. Pour le promoteur, ces deux bâtiments font figure de symboles visuels qui marqueront la nouvelle vocation du lieu et attireront l'attention des citoyens. Ils ne sont pas perçus comme une nuisance, mais bien au contraire, comme un signe distinctif qui augmenterait la notoriété de Place Versailles renouvelée. Ce n'est pourtant pas ce qu'ont affirmé des dizaines de citoyens lors des séances publiques. Selon nombre d'entre eux, la tour de 25 étages projetée sur l'îlot 1B leur est inacceptable. C'est la hauteur de 25 étages du bâtiment, combinée à son emplacement qui suscite le plus d'inquiétude, mais aussi les deux bâtiments de 12 étages des îlots 1A et 2A, puisqu'ils constitueront un mur face à la rue Pierre-Corneille.

La commission prend acte que la problématique de l'ensoleillement revient souvent et comprend que des citoyens émettent des réserves sur les analyses d'ensoleillement favorables produites par le promoteur. Ils ont manifesté le souhait que ces études soient revues par un organisme indépendant. Quoi qu'il en soit, des résidents de la rue Pierre-Corneille qui sont parmi les plus affectés par cette présence, exigent que la tour de 25 étages de l'îlot 1B soit déplacée vers la rue De Boucherville ou plus au centre du site, entre les parcs 1 et 2. Pour eux, la présence de cet édifice est une atteinte à leur intimité et à leur vie privée. Dans le même ordre d'idée, la commission estime aussi que des mesures devraient être prises pour concilier cet enjeu, par exemple diminuer la hauteur de la tour, retrancher les étages et les répartir ailleurs sur le site.

Les résidents soulignent aussi le grand contraste entre la hauteur de la tour projetée sur l'îlot 1B et celle des autres édifices du quartier résidentiel, particulièrement ceux de la rue du Trianon, lesquels ne dépassent pas six étages. L'effet d'écrasement créé par cette tour sur les immeubles dans la rue Pierre-Corneille est dénoncé par plusieurs qui souhaitent une solution acceptable à ce qu'ils considèrent être un problème bien réel. Ils suggèrent à cet égard de déplacer la tour de l'îlot B vers les limites du site, soit d'adopter un scénario de type pyramidal pour le site, ou encore en modulant la hauteur des bâtiments pour la répartir sur d'autres édifices résidentiels. L'argument du promoteur, selon lequel les deux tours de 25 étages seraient des gratte-ciel emblématiques qui deviendraient une signature visuelle pour la nouvelle Place Versailles, n'a pas non plus convaincu la commission.

Un autre enjeu qui fait l'unanimité auprès des citoyens du quartier est que les nouvelles constructions ne semblent pas s'harmoniser avec les bâtiments existants autour du site. Les résidents de la rue Des Groseilliers, par exemple, sont très fiers de leurs maisons unifamiliales, des jardins dont ils disposent et de la quiétude de leur environnement. Aussi, les condominiums de la rue Pierre-Corneille dépassent rarement la hauteur de six étages, et leurs résidents voient d'un mauvais œil l'implantation de bâtiments de 16 ou 18 étages bordant les parcs 1 et 2.

La majorité de ces citoyens occupent leur logis depuis de très nombreuses années et s'inquiètent de l'arrivée de nouveaux voisins en si grand nombre (5 200 nouveaux logements). La commission estime que le redéveloppement de Place Versailles ne pourra évidemment pas se faire sans déranger les résidents actuels, mais tous les efforts devraient être réalisés pour faire en sorte que le tissu social existant ne soit pas bouleversé de façon radicale<sup>306</sup>.



## Recommandation 12

La commission recommande que le promoteur reconfigure les îlots et diminue les hauteurs sur la rue Pierre-Corneille de façon à mieux intégrer le projet au secteur environnant, tout en maintenant une qualité de vie pour l'ensemble des résidents du secteur.

La commission recommande également que le seuil de densité proposé et la trame verte soient maintenus dans une optique de résilience aux changements climatiques et d'interconnexion des corridors de biodiversité avoisinants.

<sup>306</sup> Julien Hénault-Ratelle et Alba Zuniga Ramos, doc. 8.17, p. 12.

### 3.3.2 Le logement

Le Règlement pour une métropole mixte (RMM) est souvent invoqué par des organismes communautaires ou de citoyens pour promouvoir l'inclusion de logements sociaux et abordables, particulièrement dans le cadre de grands projets immobiliers. C'est évidemment le cas de la transformation de Place Versailles. Le promoteur, dans la présentation de son projet, s'est d'ailleurs engagé à consacrer 11 % du logement projeté au logement abordable. Mais cette mesure est largement inférieure à la norme de 20 % adoptée par la Ville de Montréal.

De plus, dans le plan d'aménagement projeté, le promoteur situe ces logements abordables dans une partie moins intéressante du site, qualifiée d'îlot social. Dans ses réponses aux questions écrites, l'arrondissement de MHM est d'avis que *« l'augmentation de la proportion de logements sociaux déjà proposée devrait se matérialiser par l'insertion d'un bâtiment social additionnel sur le site du projet, localisé sur un terrain distinct de ceux déjà proposés, ceci afin de permettre une meilleure répartition des projets sociaux sur le site et dans le temps<sup>307</sup> »*. L'emplacement de ces îlots abritant les logements sociaux et abordables est aussi remis en question par la commission.

La commission convient que la mixité sociale est un concept permettant d'influencer positivement la réduction des inégalités. La localisation des personnes occupant des logements sociaux ou abordables dans deux îlots distincts nous paraît obsolète, peu adaptée aux objectifs de l'arrondissement et de la Ville de Montréal. Cette ghettoïsation « prévisible » peut renforcer l'exclusion sociale. La perception négative que les résidents de logements sociaux ont de leur habitation et de leur cadre de vie accentue leur sentiment d'humiliation, ce qui affecte leur estime de soi. Par ailleurs, la mauvaise réputation d'un quartier ou d'un bâtiment peut conduire à des discriminations, limitant ainsi l'accès à l'emploi et entraînant des répercussions dans d'autres domaines, tels que l'éducation ou les interactions avec les autorités policières<sup>308</sup>. La commission partage cet avis.

Une façon d'atteindre un niveau d'offre de logement abordable plus élevé sur le site pourrait être de favoriser le concept de développement de logements hors marché. On définit hors marché les logements locatifs détenus par une entité à mission sociale (par exemple, une coopérative, un organisme à but non lucratif, une société paramunicipale ou une fiducie d'utilité sociale), et qui restent abordables de manière pérenne. Les propriétés abordables à long terme grâce à un contrôle du prix de revente, comme les coopératives de propriétaires, font également partie des habitations hors marché<sup>309</sup>. Ainsi, la commission est d'avis que le promoteur pourrait faire développer certains îlots de Place Versailles par des entités à mission sociale.

---

<sup>307</sup> Réponses de l'arrondissement de MHM, doc. 6.31.

<sup>308</sup> Lucienne Jetté, doc. 8.25, p. 3.

<sup>309</sup> Chantier Montréal abordable : pour des logements à coût accessible – 2023, doc. 5.13.



## Recommandation 13

La commission recommande que le projet Place Versailles atteigne les cibles du Règlement pour une métropole mixte sur son site, c'est-à-dire 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux et 20 % de logements abordables.

## Recommandation 14

La commission recommande, dans une optique de mixité sociale, de favoriser l'intégration des logements sociaux, abordables et familiaux dans l'ensemble du site afin d'éviter la ghettoïsation.

### 3.3.3 Les aménagements et l'inclusion

#### *L'architecture*

Il est difficile, à cette étape de la planification du projet, de déterminer précisément de quoi auront l'air les aménagements et l'architecture des nouveaux bâtiments érigés sur le site. Les plans présentés par le promoteur donnent une idée bien approximative du design projeté. Ils présentent une architecture sévère, monotone, des bâtiments de hauteurs variées certes, mais tous de forme cubique, répartis sur le site à l'intérieur d'îlots consacrés à différentes fonctions : logements (condos, RPA, logements sociaux, etc.), commerces de proximité et grands commerces, bureaux, stationnements, sans oublier les parcs et aménagements paysagers prévus à la grandeur du site.

C'est seulement après que le promoteur aura probablement attribué les îlots à développer à des promoteurs immobiliers ou autres OBNL et coopératives, que nous serons en mesure de prendre connaissance des concepts architecturaux et de design envisagé. Dans son avis du 1<sup>er</sup> décembre 2023, le Comité Jacques-Viger mentionne « *que la réussite de ce projet dépendra en grande partie de la qualité et de la variété architecturales*<sup>310</sup> ». La commission partage cette opinion en reconnaissant qu'un projet de cette envergure devrait aussi privilégier l'esthétique de l'architecture.

---

<sup>310</sup> Comité Jacques-Viger, doc. 1.14.1.

## Les aménagements et l'inclusion

La présence d'une école sur le site est généralement vue comme un avantage, bien que certaines questions soient soulevées : une école primaire ou secondaire? Pour combien d'élèves? Au début ou à la fin du projet de construction? Dans l'exercice de leur droit de rectification, l'arrondissement et le promoteur soulignent que « *c'est par la Régie de l'assurance maladie du Québec (RAMQ) et selon le nombre et les détails associés aux nouveaux détenteurs des cartes d'assurance maladie que le type et la taille de l'école seront déterminés*<sup>311</sup> ». Quant au meilleur moment pour construire l'école, lors de la phase 1 ou plus tard, ils poursuivent qu'il est encore trop tôt pour prendre cette décision. Cette réflexion s'applique aussi à toute décision concernant de futurs établissements institutionnels, telles les bibliothèques, CLSC, centres communautaires, centres sportifs, cliniques médicales, etc.

En ce qui concerne les aménagements des parcs et de la Place civique privée, la commission est d'avis que l'arrondissement s'assure de consulter l'instance de concertation. Ces aménagements variés visent tous les développements à venir au bénéfice des résidents, soit les parcs, jardins communautaires, terrains de jeu, jeux d'eau, patinoires, espaces publics et privés, etc. Certains participants ont mentionné leur désir de voir les services offerts sur le site mieux adaptés à la population résidente et aux besoins du secteur. La commission est d'avis qu'une analyse par groupe d'âge des besoins en matière d'équipements collectifs, sportifs et culturels adaptés à la population pourrait attirer des familles et encourager une vie de quartier dynamique, tout en favorisant ainsi la cohésion sociale. À ce sujet, l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est pertinente. C'est une méthode qui permet de mieux adapter les projets de construction et d'aménagement sur le site en fonction des populations résidentes du secteur.



### Recommandation 15

La commission recommande le recours aux principes de l'ADS+ pour favoriser l'inclusivité et l'accessibilité des résidences, des aménagements et des services sur le site.

<sup>311</sup> Rectifications de l'arrondissement MHM et du promoteur – Projet Place Versailles, doc. 7.4, p. 3.

## 3.4 La mobilité et la fluidité

Il est indéniable que le projet de redéveloppement Place Versailles amènera un nombre substantiel de nouveaux résidents dans le quartier et aura un impact important sur les déplacements des personnes et des marchandises durant et après les travaux.

Toute cette nouvelle demande de transport et distribution, ajoutée à celle existante, exercera une grande pression sur les réseaux en place et le développement de l'offre de transport. De plus, l'activité reliée aux chantiers de construction pour la durée des travaux amènera un important trafic de véhicules lourds qui compliquera l'atteinte de la fluidité. À ce propos, des citoyens ont demandé qu'une ou des « rues de construction » soient aménagées sur le site durant les travaux pour faciliter la circulation des véhicules lourds et alléger la circulation environnante.

L'étude de circulation réalisée pour le compte du promoteur s'appuie sur les résultats de l'enquête origine-destination réalisée pour le compte de l'ARTM en 2018. La commission est d'avis qu'une mise à jour avec les résultats de l'enquête origine-destination (OD) 2023 serait nécessaire, compte tenu du fait que les comportements postpandémiques ont fait évoluer les habitudes de déplacement des citoyens, par exemple par l'adoption du télétravail. Rappelons que le projet de TOD, duquel fait partie Place Versailles, vise à favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun et actifs.



### Recommandation 16

La commission recommande que l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve mette en place, avant le début des travaux de redéveloppement de Place Versailles, les mesures de mitigation et de correction des entraves à la circulation et aux déplacements actifs sur le réseau de rues, trottoirs et pistes cyclables du secteur.

#### 3.4.1 Le transport en commun et l'interconnexion

En parcourant le document de planification de l'aire TOD Radisson<sup>312</sup> et d'après les témoignages reçus des citoyens, la commission a rapidement pu constater que bien que la station de métro Radisson ne fasse pas partie du site Place Versailles, elle est un élément central et incontournable du succès du projet de

<sup>312</sup> Planification de l'aire TOD Radisson, juin 2024, doc. 5.2.

redéveloppement. Les citoyens se sont prononcés à plusieurs reprises sur la sécurité de l'intersection des rues Sherbrooke et du Trianon et des accès à la station de métro Radisson, et ont suggéré plusieurs pistes de solution, telles :

- L'installation d'un accès direct et sécuritaire au métro : soit par un tunnel qui serait intégré au site, soit via un édicule ou une passerelle;
- Le réaménagement sécuritaire et convivial de l'intersection des rues Sherbrooke Est et du Trianon et l'ajout de feux de circulation;
- L'installation d'ascenseurs et autres mesures d'accessibilité universelle à la station Radisson.

La commission est d'avis que l'arrondissement devrait entreprendre en amont du début des travaux des discussions avec les autorités organisatrices de transport (AOT), afin de rendre les abords ainsi que la station de métro Radisson conformes aux principes de l'accessibilité universelle.

Par ailleurs, la construction d'une tour de 22 étages à l'îlot 9 à l'intersection des rues du Trianon et Sherbrooke Est complique l'aménagement d'un accès sécuritaire au métro ou d'une place qui servirait aussi de hub pour des véhicules autonomes de déplacement des personnes, le vélo partage, le cas échéant, à moins qu'un espace public soit aménagé sous l'îlot et fasse office de commun. L'îlot 9 est situé exactement à l'endroit où beaucoup de gens convergeront pour accéder au métro.

Dans le même ordre d'idée, le promoteur n'indique aucun aménagement de l'accès à l'intersection des rues du Trianon et Sherbrooke Est en lien avec le flux important de piétons qui sera généré par le projet et, par conséquent, la sécurité. La commission est d'avis que le promoteur devra reconsidérer l'aménagement de l'îlot 9 afin de prévoir un espace pensé pour accueillir l'implantation sécuritaire des accès au métro.

Par ailleurs, le Projet structurant de l'Est, très d'actualité parmi les gens et dans les médias, semble prendre forme dans un futur rapproché. Vu son impact majeur sur le secteur de développement du TOD, il serait avisé d'en intégrer rapidement la planification au projet de redéveloppement Place Versailles. La commission est d'avis, à l'instar d'une recommandation du Comité Jacques-Viger<sup>313</sup>, que les différentes parties prenantes au développement du secteur discutent de la création d'un pôle intermodal régional interconnecté regroupant le métro, le terminus régional d'autobus (pôle multimodal), le futur Projet structurant de l'Est et autres éventuels systèmes de déplacement des personnes à l'intérieur et à proximité du site.

En ce qui a trait à la desserte du futur site Place Versailles, la commission est d'avis que des innovations technologiques des modes de transport de proximité pourraient apporter des solutions à la problématique d'accès sécuritaire des piétons au métro Radisson. Il serait avisé de prévoir dans la planification du site

---

<sup>313</sup> Avis du Comité Jacques-Viger, doc. 1.1.4.1, p. 4-5.

l'espace nécessaire en vue de leur implantation. À titre d'exemple, des navettes électriques autonomes sur les rues piétonnes pourraient desservir le site et les accès au transport en commun.

Par ailleurs, le Comité Jacques-Viger a suggéré que soit négocié avec Hydro-Québec, le promoteur et l'arrondissement, l'usage de la servitude utilisée comme stationnement le long de la rue du Trianon pour en faire un espace vert. La commission est d'avis que cet espace pourrait être utilisé pour en faire un parcours convivial entre le métro et les espaces publics du nouveau quartier<sup>314</sup>.



## Recommandation 17

La commission recommande que le promoteur, l'arrondissement de MHM et les autorités organisatrices de transport, s'entendent pour aménager un lien direct, sécuritaire, convivial et universellement accessible au métro Radisson et à un éventuel pôle de transport.

### 3.4.2 La circulation motorisée : les personnes et les marchandises

Le site TOD, vu sa densité, devra tout de même être desservi par une trame de rues fluides, et bénéficier d'une planification efficace de son réseau de déplacement des personnes et des marchandises. Malgré la claire orientation du projet en faveur des transports en commun et actifs, les futurs résidents et utilisateurs se déplaceront, dans une certaine mesure, avec leur véhicule privé et s'approvisionneront en biens et services de toutes sortes, ce qui implique que des activités de distribution et de livraison auront lieu.

#### *Le transport et la distribution des marchandises*

Le promoteur devra prévoir l'accès aux véhicules de distribution, tout en tenant compte de l'évolution de l'offre de transport « écologique » disponible. Il est clair que le nouveau quartier résidentiel ne devrait pas permettre le passage de véhicules lourds, mais plutôt un transfert de charge vers des véhicules légers du type camionnettes électriques ou vélos cargos.

<sup>314</sup> Avis du Comité Jacques-Viger, doc. 11.4.1, p. 5.

En ce qui a trait à la zone commerciale d'envergure « régionale », le promoteur devrait prévoir des aménagements pour la livraison qui n'entraveront pas la qualité de vie des piétons et cyclistes ainsi que la fluidité de la circulation locale.

La commission est d'avis que le promoteur devrait étudier la faisabilité, avec les groupes représentatifs de cette industrie, d'une mise en place éventuelle de la livraison/distribution par vélo cargo nécessitant des infrastructures appropriées sur ou à proximité du site Place Versailles.

### **Les véhicules d'urgence**

Face aux craintes exprimées par les citoyens quant à la capacité des services d'urgence de bien desservir le futur quartier, la commission est satisfaite de la réponse de l'arrondissement de MHM. En effet, le Service des incendies de Montréal (SIM) est un acteur important du processus d'approbation des plans soumis par le promoteur et est donc l'interlocuteur privilégié de l'arrondissement quant à la capacité des services d'urgence d'accéder au quartier.

### **La circulation automobile et le stationnement**

Les aménagements proposés dans le plan d'aménagement d'ensemble du site visent leur appropriation par les piétons, cyclistes et adeptes du transport actif. Néanmoins, la circulation motorisée privée et le stationnement y seront présents. La commission est d'accord avec l'offre d'un total de 3 876 espaces de stationnement, plutôt que les 3 223 existants, compte tenu du fait que cette offre soit associée à une bonification de l'offre de transport en commun et l'aménagement de liens destinés au transport actif. Comme mentionné dans certains mémoires et afin de répondre à une demande régionale anticipée, il pourrait être pertinent d'augmenter la surface de stationnement étagé prévue au projet<sup>315</sup>.

Le promoteur vise un ratio de 0,54 espace de stationnement par logement. Les participants à la consultation publique ont émis des craintes qu'il ne soit pas suffisant et souhaiteraient qu'il soit plus élevé. La commission responsable de la consultation publique sur le projet des Halles d'Anjou<sup>316</sup> est arrivée, quant à elle, à la conclusion qu'un ratio maximum de 0,70 serait plus indiqué dans des circonstances similaires où le projet est associé au développement d'un TOD. La commission est donc d'avis que le promoteur devrait viser l'atteinte d'un ratio équivalent de 0,70. Cet avis est sous réserve de ce que les mises à jour quinquennales seraient susceptibles d'apporter au projet, par exemple, la réalisation du Projet de l'Est.

---

<sup>315</sup> Voir chapitre 2, section 2.5.3.

<sup>316</sup> OCPM, Rapport des Halles d'Anjou-2024, doc. 5.12, p. 38.

Comme plusieurs centres commerciaux situés à proximité de stations de métro, une portion des espaces de stationnement du site Place Versailles serait accaparée par des utilisateurs du métro Radisson. Un TOD ou un pôle de transport attirera beaucoup de navetteurs qui chercheront à stationner leur véhicule pour une partie de la journée. Cet afflux de clientèle devrait être pris en compte par les parties prenantes dans leur planification du projet élargi de la zone de développement. Par ailleurs, la commission est d'avis qu'une mutualisation d'usage structurée et bien affichée des taux de disponibilité des stationnements souterrains des immeubles résidentiels permettrait de répondre à la crainte de résidents que le stationnement étagé prévu à l'îlot 7-A ne suffise pas à la demande. Des technologies d'affichage de système de mutualisation des espaces de stationnements résidentiels sont disponibles sur le marché.

Tout comme l'a émis le Comité Jacques-Viger, de nombreux citoyens ont manifesté leur inquiétude quant à la circulation de transit que pourrait générer la future grille de rues de Place Versailles. On craint que les nouveaux résidents occasionnent une congestion importante dans les rues Pierre-Corneille et du Trianon. À cet effet, les représentants de l'arrondissement de MHM ont assuré à la commission que les études de circulation et les interventions sur le sens de la circulation des rues seraient effectuées par la ville-centre en collaboration avec les autres arrondissements périphériques impactés.

La commission est d'avis que l'arrondissement devrait prévoir la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation par de la signalisation, des rétrécissements de la chaussée ou par de la végétalisation.

Dans un autre ordre d'idée, le Plan climat 2020-2030 de la Ville de Montréal, a pour objectifs de réduire de 50 % les émissions de GES provenant du transport routier d'ici 2030, de mettre l'emphase sur le transport actif et collectif en toute saison et d'atteindre la carboneutralité en 2040. Il prévoit également que 30 % des espaces de stationnement devront être réservés aux véhicules partagés, au covoiturage ou aux véhicules électriques. Le promoteur, de concert avec l'arrondissement, devrait planifier l'installation de bornes de recharge de véhicules, ainsi que l'espace nécessaire à l'offre d'autopartage. Néanmoins, le mécanisme de mise à jour quinquennal du plan de développement de Place Versailles recommandé par la commission devrait permettre d'apporter les correctifs nécessaires selon l'évolution des technologies de transport.



## Recommandation 18

La commission recommande qu'un système de mutualisation des places de stationnement résidentiel soit mis sur pied dans le but de maximiser l'utilisation des places disponibles.



## Recommandation 19

La commission recommande :

- que le ratio d'espaces de stationnement résidentiel sur le futur site Place Versailles passe de 0,54 à un maximum de 0,70, en concordance avec la recommandation similaire faite par la commission des Halles d'Anjou, sous réserve de situations émergentes affectant les objectifs du projet;
- que l'arrondissement statue, dès le début du projet, sur un ratio maximum d'espaces de stationnement sur rue et qu'une proportion conséquente d'espaces réservés à l'autopartage et à la recharge électrique soit prévue.

### 3.4.3 Le transport actif

Les modes de déplacement actifs offrent de nombreux avantages. Ils favorisent le commerce local, représentent un atout significatif pour la santé publique et contribuent à un environnement moins bruyant et plus sûr en diminuant la dépendance à la voiture.

Les gens rencontrés lors des séances d'audition ont appuyé l'implantation d'un réseau de pistes cyclables complet sur le nouveau site Place Versailles. Plusieurs ont soulevé l'importance que ce réseau soit interconnecté au réseau supérieur, dont celui du REV.

La commission partage l'opinion exprimée afin de garantir la sécurité des modes de transport actif, qu'il serait préférable que les pistes cyclables soient surélevées ou en légère dépression par rapport au trottoir. Le modèle des intersections appelées « hollandaises » propose une solution efficace, car il garantit la sécurité de tous les usagers en définissant de manière précise les différents espaces de circulation selon le mode de transport utilisé<sup>317</sup>.

Le plan de redéveloppement projette l'implantation de pistes cyclables sur le site, mais ne prévoit pas de places de stationnement pour vélos. La commission est d'avis que le promoteur devrait prévoir un ratio

---

<sup>317</sup> Alexandre Lafontaine, doc. 8.51; Vivre en Ville, Conception et mise en œuvre de rues apaisées 2020, doc. 5.14; <https://carrefour.vivreenville.org/publication/intersection-conviviale>.

minimum d'espaces sécuritaires réservés au stationnement de vélos et de vélos électriques (traditionnels, spéciaux et électriques) dans les îlots résidentiels, selon les normes de la Ville de Montréal<sup>318</sup>, mais aussi sur rue à l'intention des visiteurs ou cyclistes en transit. Les ratios pourraient prendre en compte les résidents, les potentiels visiteurs, les places privées, la Place publique et les espaces pour le rangement de vélos. Au sein des bâtiments et des stationnements intérieurs particulièrement, le promoteur pourrait intégrer des infrastructures pour vélos, comprenant une signalisation appropriée, des prises électriques, un système de surveillance par caméra et l'installation de rampes de roulement. Le promoteur et l'arrondissement devront conclure des ententes avec Bixi afin que les espaces nécessaires à l'installation des structures de vélopartage soient prévus.

En ce qui a trait à la périphérie du site, une forte proportion de citoyens sont en désaccord avec l'aménagement d'une piste cyclable dans la rue Pierre-Corneille, surtout à cause de l'impact qu'elle aurait sur le nombre d'espaces de stationnement disponibles. Ils proposent que les pistes cyclables soient concentrées à l'intérieur du site Place Versailles, tout en étant connectées au réseau existant. Vu l'opposition marquée des citoyens, la commission est d'avis que l'arrondissement devrait étudier l'impact de l'implantation possible de deux pistes cyclables unidirectionnelles sur la circulation et le stationnement de la rue Pierre-Corneille et évalue la possibilité de n'utiliser que les pistes cyclables projetées sur le site Place Versailles.

La proposition de fragmenter le vaste réseau piétonnier intérieur actuel a été remise en question dans l'un des mémoires<sup>319</sup> reçus et par plusieurs participants craignant que les rues internes ne deviennent des rues de passage ou des raccourcis empruntés par certains automobilistes. La circulation de transit est susceptible de dégrader le cadre de vie. Le stationnement sur rue étant non essentiel pour les commerces et pouvant créer une inégalité d'accès aux espaces publics, la commission est d'avis qu'il serait judicieux d'entrevoir la possibilité de créer une grande île piétonne en consolidant tous les espaces publics, avec des rues aménagées pour la mobilité douce, tout en permettant l'accès aux services d'urgence. Aucune rue ne traverserait le secteur redéveloppé de Place Versailles, et les rues accessibles aux voitures seraient des impasses réservées à la desserte locale, offrant également des zones de dépose-minute. Le stationnement sur rue serait supprimé, avec des places mutualisées pour les clients des commerces en périphérie.

Afin de garantir l'agréabilité et l'inclusivité, le redéveloppement de Place Versailles devrait s'assurer que les espaces publics, les commerces, les habitations et les parcours qui y menant répondent aux conditions posées par l'accessibilité universelle, en prenant en compte l'accès des enfants, ainsi qu'à l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+). Les personnes à mobilité réduite, les personnes

---

<sup>318</sup> Vélo Québec, Règlements d'urbanisme en faveur du stationnement pour vélos, doc. 5.13.

<sup>319</sup> Rémy Foisy et Xin Bei Cao, doc. 8.54.

âînées, ainsi que les enfants doivent pouvoir se déplacer, en toute saison, de façon autonome et sécuritaire pour rejoindre les espaces publics, les moyens de transport, les commerces et la Place publique. Dans cette optique, il sera également préférable d'exiger un plan d'entretien hivernal dès la conception du projet.



## Recommandation 20

La commission recommande de mettre en place des mesures d'apaisement sur l'ensemble du site et d'aménager des intersections accessibles, protégées et conviviales pour l'ensemble des usagers du transport actif.

## Recommandation 21

La commission recommande que la Ville assure un réseau piétonnier et cyclable à travers l'ensemble du site répondant aux critères de l'accessibilité universelle et de l'ADS+, et ce, en toute saison.

### 3.5 Le patrimoine, la visibilité et l'identité

#### *La « collection » Place Versailles*

Bien que les usagers de Place Versailles apprécient beaucoup les œuvres d'art qui parsèment l'environnement, il faut souligner que l'étude patrimoniale commandée à Mme Luce Lafontaine fait plutôt ressortir leur valeur moyenne<sup>320</sup>. Certes, on peut y voir un certain nombre de murales ainsi que des œuvres intégrées (comme celles de Jordi Bonet et d'Augusto Escondido), il y a aussi les fontaines et des sculptures extérieures (comme Les Trois Grâces), mais encore une fois, l'intérêt de ces artefacts serait plutôt moyen. La valeur patrimoniale de Place Versailles tient dans sa résilience et sa durée : premier centre commercial intériorisé, il est devenu un lieu de rencontre significatif, privilégié par ses usagers et associé à des événements et festivités annuelles. Il faut aussi reconnaître l'intérêt d'usage, la continuité de sa vocation commerciale (de 1963 à nos jours). C'est pour ces raisons, pour « l'esprit, l'âme du lieu », que les citoyens tiennent tellement à conserver le patrimoine de Place Versailles.

<sup>320</sup> Réponses du promoteur, doc. 6.4.1, p. 10-12.

La commission est donc d'avis qu'il serait profitable d'intégrer certaines des œuvres les plus intéressantes de la « collection » Place Versailles pour en conserver un souvenir attachant. De même, des affiches ou panneaux de signalisation pourraient être installés à différents endroits sur le site pour attirer l'attention du visiteur et raconter l'histoire du centre commercial.

Comme mentionné par l'un des participants, les luminaires de Place Versailles pourraient aussi faire l'objet d'une réinsertion, notamment dans le *mail* maintenu, ou les espaces pour accéder au métro. Préserver la mémoire du centre pourrait aussi passer par la mise en place d'un panneau d'interprétation sur la Place civique privée.

### **La porte d'entrée de la métropole**

La configuration de Place Versailles, aux abords de la rue Sherbrooke et des autoroutes 25 et 40, en fait un lieu de convergence stratégique. Doit-on profiter des travaux de requalification de Place Versailles pour transformer tout le secteur et créer une « Porte de l'Est », une entrée solennelle pour Montréal? C'est ce que des citoyens ont soulevé lors de leur témoignage aux audiences. La commission souscrit à cette suggestion. Le premier ministre François Legault a lui-même annoncé en 2022 son intention de créer une « Porte de l'Est », une dalle-parc pour réunir tous les quartiers séparés au-dessus de l'A25. Est-ce que l'échangeur Sherbrooke serait le lieu parfait pour cette « Porte de l'Est »? se demandent également certains citoyens<sup>321</sup>.



## **Recommandation 22**

La commission recommande que certaines œuvres d'art du site actuel de Place Versailles soient préservées en vue d'être relocalisées sur le nouveau site du projet.

## **Recommandation 23**

La commission recommande que le promoteur, de concert avec l'arrondissement et l'instance de concertation collaborent, le cas échéant, avec les autres parties prenantes à la définition du concept de la future « Porte de l'Est », une entrée prestigieuse de Montréal.

<sup>321</sup> Daniel Chartier, doc, 8.10, p. 3.





# 4 Conclusion

La consultation publique sur le plan de redéveloppement Place Versailles a suscité un grand intérêt. Elle a également permis aux gens et organismes communautaires du secteur de faire valoir leurs points de vue et opinions sur le concept qui leur a été présenté par le promoteur et l'arrondissement. La commission a pu être témoin du fort sentiment d'appartenance des citoyens à ce quartier et du désir qu'il garde son « âme ».

Les projets de règlements P-04-047-262 et P-24-016 soumis à la consultation, qui impliquent des changements importants au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et au règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, permettront d'encadrer :

- La démolition par phase du centre commercial Place Versailles,
- La construction d'un tout nouveau quartier complet et interconnecté.

Si la proposition de redynamiser et de redévelopper ce centre commercial emblématique pour l'est de la ville est plutôt bien accueillie, les citoyens et groupes communautaires qui se sont prononcés demeurent très préoccupés par ses impacts potentiels sur leur qualité de vie et leur santé. Aussi, bien que la station de métro Radisson ne fasse pas partie du secteur en redéveloppement, sa desserte a souvent occupé le centre des discussions.

Tout en recommandant l'adoption des deux projets de règlement, la commission estime qu'il est essentiel que soient pris en compte les préoccupations et enjeux soulevés et traduits ici, pour la plupart en recommandations, et ce, afin d'assurer une plus grande acceptabilité sociale du projet.

Le futur quartier Place Versailles à forte densité répondra aux visées de la Ville de Montréal pour cette zone de développement et prendra la forme d'un TOD. Il sera contigu à un pôle de transport encore à définir. Il sera pourvu d'une trame de rues, de réseaux cyclables et piétonniers, connectés au réseau environnant, d'une offre résidentielle et commerciale importante, de services publics et institutionnels, dont une école. Comme l'a souligné la commission dans son analyse, le projet s'arrime à la vision du futur PUM 2050. Son caractère exemplaire pourrait favoriser les développements futurs d'autres secteurs similaires.

La commission est reconnaissante envers tous les participants, personnes, organismes ou regroupements qui ont présenté des opinions, soulevé des enjeux, apporté des éléments de réflexion et de connaissance et suivi la démarche de consultation tout au long du processus. La commission remercie également les représentants du promoteur et de l'arrondissement pour leur disponibilité à répondre aux questions.

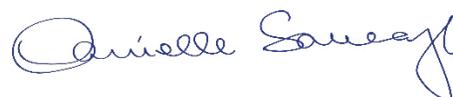
Fait à Montréal, le 28 novembre 2024.



Jacques Internoscia  
Président de commission



Lorène Cristini  
Commissaire



Danielle Sauvage  
Commissaire

# Annexe 1 - Déclaration d'engagement des commissaires



## Déclaration d'engagement éthique et déontologique

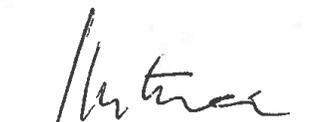
Je soussigné, Jacques Internoscia, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « *Projet immobilier Place Versailles* » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Jacques Internoscia  
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 18 juin 2024

### Déclaration d'engagement éthique et déontologique

Je soussigné, Lorène Cristini, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « *Projet immobilier Place Versailles* » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



---

Lorène Cristini  
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 28 juin 2024

### Déclaration d'engagement éthique et déontologique

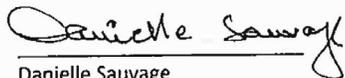
Je soussigné, Danielle Sauvage, commissaire *ad hoc* de l'OCPM, déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Je ne vois pas de conflit d'intérêts potentiel, ni apparence de conflit pour le mandat « *Projet immobilier Place Versailles* » et il n'y a, à ma connaissance, aucune situation qui pourrait entacher ma crédibilité.

Je n'ai aucun intérêt, financier ou autre, dans la réalisation, la modification ou le refus du projet. Il en est de même des personnes qui me sont liées par le sang, le mariage, l'union civile, l'union de fait ou l'adoption et à ma connaissance, des personnes avec qui j'entretiens une relation personnelle ou professionnelle qui pourrait m'influencer dans l'exercice de mes fonctions.

Je ne suis membre d'aucune association dont les objets ou les activités sont en lien avec la nature du projet.

Dans les dernières années, je n'ai pas exprimé publiquement d'opinion à titre personnel concernant ce projet



Danielle Sauvage

Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

Le 28 juin 2024

# Annexe 2 - Les renseignements relatifs au mandat

## LE MANDAT

Le mardi 18 juin 2024, le conseil municipal de la Ville de Montréal a mandaté l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) afin de tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer le Plan de redéveloppement du centre commercial Place Versailles :

- le projet de règlement P-04-047-262 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) afin d'ajouter un nouveau secteur de densité 14-T4 sur un emplacement situé à l'angle nord-est des rues Sherbrooke Est et du Trianon;
- le projet de règlement P-24-016 autorisant la démolition du bâtiment situé au 7275, rue Sherbrooke Est, la construction, la transformation, l'occupation de bâtiments à des fins principalement résidentielles et commerciales ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs sur le lot numéro 4 636 559 du cadastre du Québec bordé par les rues Sherbrooke Est, du Trianon, De Boucherville et Pierre-Corneille. Ce projet de règlement serait adopté en vertu du paragraphe 3 de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, qui exige la tenue d'une consultation publique de l'OCPM au préalable.

## LA COMMISSION

Commissaires et analyste assignés au dossier

Jacques Internoscia, président de la commission

Danielle Sauvage, commissaire *ad hoc*

Lorène Cristini, commissaire *ad hoc*

Joseph Tchinda Kenfo, secrétaire-analyste

## L'ÉQUIPE DE L'OCPM

Soraya Boucetta, analyste

Philippe Bourke, président

Sébastien Boyer, technicien administratif

Ornella Calisti, chargée de communication - logistique et mobilisation

Laurent Maurice Lafontant, agent administratif

Marc-André Lapointe, analyste

Marie-Andrée L'Espérance, cheffe de bureau

Lizon Levesque, adjointe administrative

Laurent-Olivier Lord, analyste

Gabriel Martre-Dufour, chargé aux affaires publiques

Alejandro Angel Tapias, analyste

Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

## **COLLABORATRICES DE L'OCPM**

Raphaëlle Aubin, graphiste

Caroline d'Auteuil, consultante

## **PERSONNES REPRÉSENTANT L'ARRONDISSEMENT DE MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE, VILLE DE MONTRÉAL**

Carlos ACOSTA, Chef de division – Urbanisme

Gabriel Chainey, Conseiller en aménagement

Victor Granier, Conseiller en aménagement

## **PERSONNES REPRÉSENTANT PLACE VERSAILLES INC. (PROMOTEUR) ET PERSONNES-RESSOURCES**

Kevin Robinson, Place Versailles

William Gregory, Place Versailles

Josée Bérubé, Architecte - Provencher Roy

Pierre-Jean Blumberger, Architecte - Provencher Roy

Alexia Lapierre, Urbaniste - BC2

Olivier Laurent Cazaban, Urbaniste - BC2

Pierre Guillot-Hurtubise, Cabinet de relations publiques National

André Bouthillier, Cabinet de relations publiques National

Vincent Pilon, Cabinet de relations publiques National

## **PERSONNES AYANT POSÉ DES QUESTIONS À LA SÉANCE D'INFORMATION ET DE QUESTIONS-RÉPONSES DU 27 AOÛT 2024 EN SOIRÉE**

Alain Massé

Corinne Belhassen

Luc Boivin

Francis-Olivier Charbonneau

Adriana Sonea

Marc-André Roy

Pierre Léonard

Marie-Hélène Plourde

Martin Lalonde

Yves Guilbault

Denis Perras

Rémi Foisy

Alba Zuniga  
Sylvie Lemay  
Julie Antoine  
Yanick Plouffe  
Egor Matveev  
Daniel Chartier  
Vincent Marchione  
Vincent Aubry-Legros  
Johanne Cooper  
André Boisvert  
Hélène Dubois  
Claude-André Leduc  
Vincent Trotignon  
Johanne Dubois  
Dangloc Nguyen  
Carolane Fauchon  
Marilyne  
Gérard Côté  
Geneviève Madore  
Irina Selmova  
Sylvain Lavallée  
Jocelyn Beaudoin

## **MÉMOIRES AVEC PRÉSENTATION DEVANT LES COMMISSAIRES**

### **17 septembre 2024, en après-midi**

Syndicat des copropriétaires des condominiums Versailles  
Marilyn Tremblay  
Corinne Belhassen  
Élène Dubois  
Infologis de l'Est de l'île de Montréal  
André Savard  
Nathalie Durocher  
Mercier-Ouest Quartier en santé

### **17 septembre 2024, en soirée**

Marie-Claude Alary  
Pierre Léonard  
CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal  
Alba Zuniga Ramos et M. Julien Hénault-Ratelle  
Louise Gauvreau

### **18 septembre 2024, soirée**

Ex Aequo  
Daniel Chartier  
Groupe Altus  
Imagine Lachine-Est  
Charles Quirion et Gérard Côté

## **PRÉSENTATIONS DEVANT LES COMMISSAIRES, SANS MÉMOIRE**

### **17 septembre 2024, en après-midi**

Jonathan Renaud  
Patrick Quirion  
Johanne Dubois

### **17 septembre 2024, en soirée**

Alexandre Lafontaine  
Laura Lapointe  
Louise Émond

### **18 septembre 2024, soirée**

Sylvie Lemay  
Alexandre Brosseau-Liard  
Gilbert Bauer

## **MÉMOIRES DÉPOSÉS SANS PRÉSENTATION DEVANT LES COMMISSAIRES**

Yanick Plouffe  
Les Immeubles Corneille Inc.  
Groupe de résidents de la rue Des Groseilliers  
Luce Desrosiers  
Nathalie Filiatrault  
Cécile Beaudin-David  
Fleurette Lacasse  
Rita Cavaliere  
Lucienne Jetté  
André Boisvert  
André Savard  
AQDR Pointe-de-l'Île de Montréal  
Johanne Audet  
À nous les rues : Sécurisons les rues de MHM

Marie-Hélène Plourde  
Francis Daudelin  
Carrefour des femmes  
Clairette Paquette  
Les Toits de Mercier  
Solidarité Mercier-Est  
STM  
Alain Liard  
Alain Masse  
Astrid Bernier  
Institut de développement urbain (IDU)  
Julien Croteau  
Julien Lemay-Hardy  
Monique Campeau  
Sophie Desmarais  
Vincent Trotignon  
German Molina  
Bâtir son quartier  
Rémy Foisy et Xin Bei Cao

#### **OPINIONS REÇUES EN LIGNE**

Alain Masse  
Alexandre Marleau  
André Boisvert  
André Crête  
Anne-Gaëlle Habib  
Anne-Marie Charland  
Aurélie Noël  
Camille Mayer  
Carolane Fauchon  
Cécile Lépissier  
Chantal Marier  
Claude Vigeant  
Daniel Furukawa  
Danièle Goulet  
Danielle Groulx  
Daynelly S. Avila  
Denis Perras  
Eduardo Dias

Elene Dubois  
Emilia Pereira  
Emilia Repede  
France Jourdain  
Françoise Coursol  
Françoise Maertens  
Guillaume Fauchon  
Gwénaëlle Le Moual  
Hélène Baril  
Isabelle Binet-Rochette  
Jacques Alary  
Jean Beland  
Jean Boisclair  
Johanne Audet  
Johanne Chantal  
Julie Antoine  
Julie Lachance  
Julien Lemay-Hardy  
Laila Saoud  
Laurent Séguin  
Linda Galaise  
Lisette Desrosiers  
Louise Lafontaine  
Louise Morin  
Luc Boivin  
Marie Eve Charrette  
Marie-Andrée Jolicoeur  
Marie-Andrée Lupien  
Marie-Claude Alary  
Marie-Claude Tremblay  
Marie-Eve Plouffe  
Marilyn Tremblay  
Martine Cuillerier  
Micheline Dagenais  
Moulay Echchad  
Myriam Roberge  
Patrick Stephan  
Réna Fortin  
René Lavallée  
Robert Perreault

Rolande Binette  
Sylvain Lavallée  
Sylvie François  
Tiberiu Popa  
Vanessa Marandino

# Annexe 3 - Les recommandations

## **RECOMMANDATION 1**

La commission recommande d'approuver les deux projets de règlement P-04-047-262 et P-24-016.

## **RECOMMANDATION 2**

La commission recommande que l'entente de développement de Place Versailles à convenir entre le promoteur et l'arrondissement prévoie la flexibilité nécessaire à l'ensemble des parties prenantes afin qu'elles puissent réagir avec agilité aux imprévus et à l'évolution des conditions de réalisation du projet. De plus, la commission recommande que le projet fasse l'objet de mises à jour quinquennales.

## **RECOMMANDATION 3**

La commission recommande au promoteur et à l'arrondissement, de concert avec les parties prenantes, de revoir la planification du projet en y intégrant divers aménagements en lien avec la socialisation de l'endroit et de repenser le phasage des travaux afin que la réalisation de certaines phases se produise en simultané et soit ainsi accélérée.

## **RECOMMANDATION 4**

La commission recommande la mise en place d'une instance de concertation, et ce, avant le début des travaux et pour toute la durée de vie du projet, afin de favoriser le dialogue et la participation des citoyens et des organismes communautaires intéressés. La commission recommande également que la création de cette instance soit enchâssée dans l'entente de développement entre l'arrondissement et le promoteur.

## **RECOMMANDATION 5**

La commission recommande que le projet de redéveloppement Place Versailles soit envisagé comme un écoquartier.

## **RECOMMANDATION 6**

La commission recommande que les aménagements publics, ainsi que la Place civique privée, soient conçus en fonction des quatre saisons et des épisodes climatiques extrêmes.

## **RECOMMANDATION 7**

La commission recommande que soient prises les mesures nécessaires pour garantir la pérennité des commerces de proximité et des services alimentaires abordables.

## **RECOMMANDATION 8**

La commission recommande que l'arrondissement tienne compte de l'analyse du cycle de vie des constructions et aménagements projetés pour mettre en valeur les bénéfices sociaux et environnementaux sur sa durée de vie, et que soit établi un plan précis de gestion des déchets de construction.

### **RECOMMANDATION 9**

La commission recommande que des mesures de mitigation soient mises en place, en amont des travaux et tout au long de ceux-ci, pour contrer et suivre l'évolution des éléments potentiellement nuisibles à la santé, liés au bruit ou à la qualité de l'air.

### **RECOMMANDATION 10**

La commission recommande qu'une collaboration soutenue avec la Direction de santé publique ait lieu tout au long du projet.

### **RECOMMANDATION 11**

La commission recommande que la Ville ou l'arrondissement étudie la faisabilité d'implanter une ou des technologies innovantes de collecte permettant d'éviter l'utilisation de camions lourds de collecte des ordures, matières recyclables et compostables, dès l'arrivée des premiers résidents.

### **RECOMMANDATION 12**

La commission recommande que le promoteur reconfigure les îlots et diminue les hauteurs sur la rue Pierre-Corneille de façon à mieux intégrer le projet au secteur environnant, tout en maintenant une qualité de vie pour l'ensemble des résidents du secteur.

La commission recommande également que le seuil de densité proposé et la trame verte soient maintenus dans une optique de résilience aux changements climatiques et d'interconnexion des corridors de biodiversité avoisinants.

### **RECOMMANDATION 13**

La commission recommande que le projet Place Versailles atteigne les cibles du Règlement pour une métropole mixte sur son site, c'est-à-dire 20 % de logements sociaux, 20 % de logements familiaux et 20 % de logements abordables.

### **RECOMMANDATION 14**

La commission recommande, dans une optique de mixité sociale, de favoriser l'intégration des logements sociaux, abordables et familiaux dans l'ensemble du site afin d'éviter la ghettoïsation.

### **RECOMMANDATION 15**

La commission recommande le recours aux principes de l'ADS+ pour favoriser l'inclusivité et l'accessibilité des résidences, des aménagements et des services sur le site.

### **RECOMMANDATION 16**

La commission recommande que l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve mette en place, avant le début des travaux de redéveloppement de Place Versailles, les mesures de mitigation et de correction des entraves à la circulation et aux déplacements actifs sur le réseau de rues, trottoirs et pistes cyclables du secteur.

### **RECOMMANDATION 17**

La commission recommande que le promoteur, l'arrondissement de MHM et les autorités organisatrices de transport, s'entendent pour aménager un lien direct, sécuritaire, convivial et universellement accessible au métro Radisson et à un éventuel pôle de transport.

### **RECOMMANDATION 18**

La commission recommande qu'un système de mutualisation des places de stationnement résidentiel soit mis sur pied dans le but de maximiser l'utilisation des places disponibles.

### **RECOMMANDATION 19**

La commission recommande :

- que le ratio d'espaces de stationnement résidentiel sur le futur site Place Versailles passe de 0,54 à un maximum de 0,70, en concordance avec la recommandation similaire faite par la commission des Halles d'Anjou, sous réserve de situations émergentes affectant les objectifs du projet;
- que l'arrondissement statue, dès le début du projet, sur un ratio maximum d'espaces de stationnement sur rue et qu'une proportion conséquente d'espaces réservés à l'autopartage et à la recharge électrique soit prévue.

### **RECOMMANDATION 20**

La commission recommande de mettre en place des mesures d'apaisement sur l'ensemble du site et d'aménager des intersections accessibles, protégées et conviviales pour l'ensemble des usagers du transport actif.

### **RECOMMANDATION 21**

La commission recommande que la Ville assure un réseau piétonnier et cyclable à travers l'ensemble du site répondant aux critères de l'accessibilité universelle et de l'ADS+, et ce, en toute saison.

### **RECOMMANDATION 22**

La commission recommande que certaines œuvres d'art du site actuel de Place Versailles soient préservées en vue d'être relocalisées sur le nouveau site du projet.

### **RECOMMANDATION 23**

La commission recommande que le promoteur, de concert avec l'arrondissement et l'instance de concertation collaborent, le cas échéant, avec les autres parties prenantes à la définition du concept de la future « Porte de l'Est », une entrée prestigieuse de Montréal.



Office de consultation publique de Montréal  
1550, rue Metcalfe, bureau 1414  
Montréal (Québec) H3A 1X6  
Téléphone : 514 872-3568

 OFFICE  
DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

[ocpm.qc.ca](http://ocpm.qc.ca)

Suivez l'OCPM sur...

