

Projet de redéveloppement de la Place Versailles

Séance d'information et
de questions-réponses

•

Office de consultation
publique de Montréal
(OCPM)

27 août 2024



Contenu de la présentation

1. Le secteur Radisson est confronté à des enjeux importants ;
2. Des objectifs de planification visant à densifier et à diversifier les sites à proximité du métro
3. Une vision ambitieuse pour orienter le développement du secteur Radisson
4. Pour arriver à cette vision, la Ville doit adopter différents outils réglementaires
5. Le Plan d'urbanisme est modifié pour mieux répondre aux enjeux de développement de la Ville
6. Les mesures réglementaires proposées pour encadrer le projet de redéveloppement (article 89)
7. Une entente de développement pour réaliser les engagements en matière de logements et d'équipements publics



Un secteur favorable à l'usage de l'automobile, en rupture avec son environnement

- Îlots surdimensionnés
- Vastes bâtiments isolés et fond de lot
- Faible utilisation du sol
- Perméabilité limitée





Des expériences piétonnes peu stimulantes

- Peu d'espaces verts
- Peu de points de repère ou de percées visuelles
- Des enjeux d'intégration visuelle et de confort acoustique





Une importante utilisation de l'automobile

- Les déplacements de population de Mercier se font :
 - 61 % en automobile
 - 26 % en transport collectif
 - 13 % en transport actif
- Un réseau de rues peu connecté et accueillant pour le transport actif













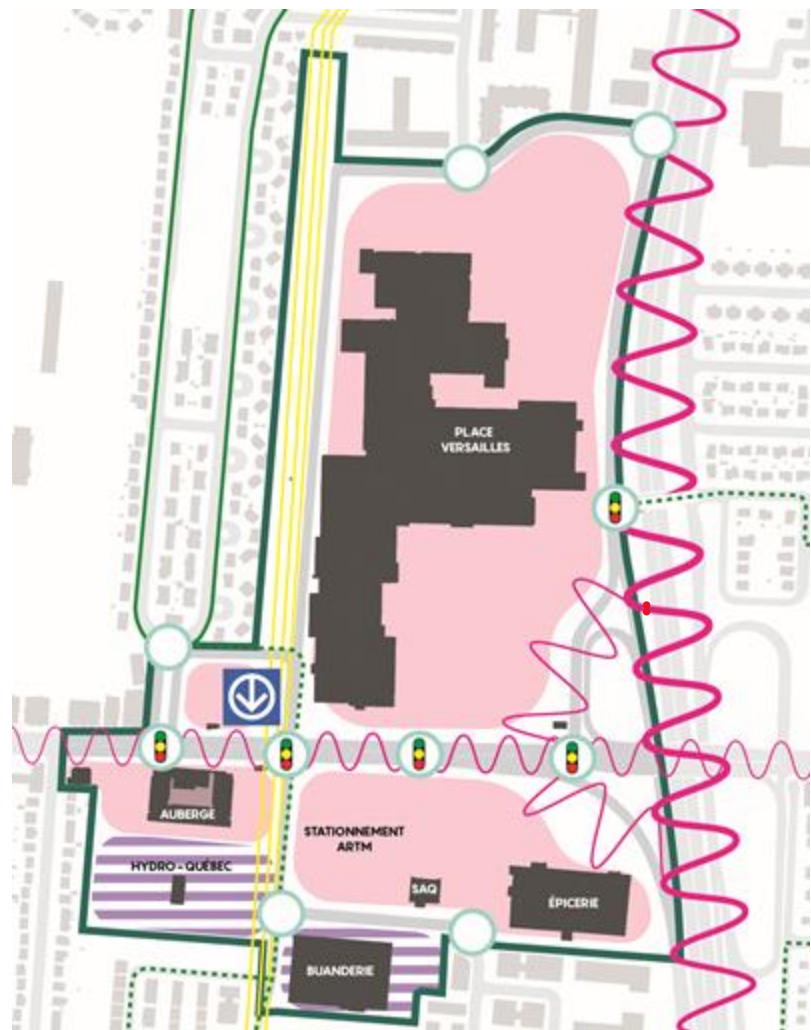
Un secteur uniquement commercial

- Quelques grands propriétaires fonciers
- Une importante diversité de typologies résidentielles à l'extérieur du secteur



Synthèse de l'analyse

-  Grand potentiel de transformation (stationnements, usages monofonctionnels, faible valeur patrimoniale)
-  Usages industriels à intégrer ou redévelopper
-  Pôle intermodal régional
-  Barrières (autoroute, rue Sherbrooke)
-  Pylônes
-  Réseau cyclable
-  Seuils à aménager
-  Traverses à sécuriser



2. Des objectifs de planification visant à densifier et à diversifier les sites à proximité du métro

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) - Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

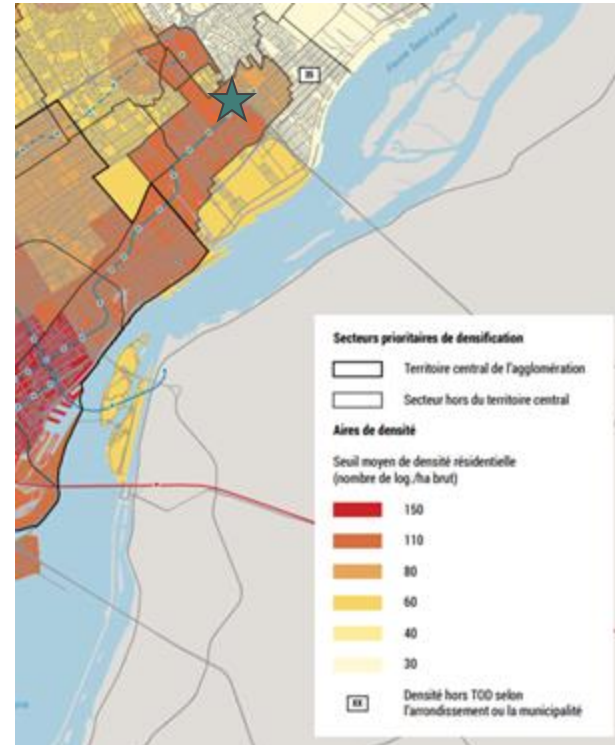
Orienter 60 %, des nouveaux ménages dans les aires TOD

Agglomération de Montréal - Schéma d'aménagement et de développement (SAD)

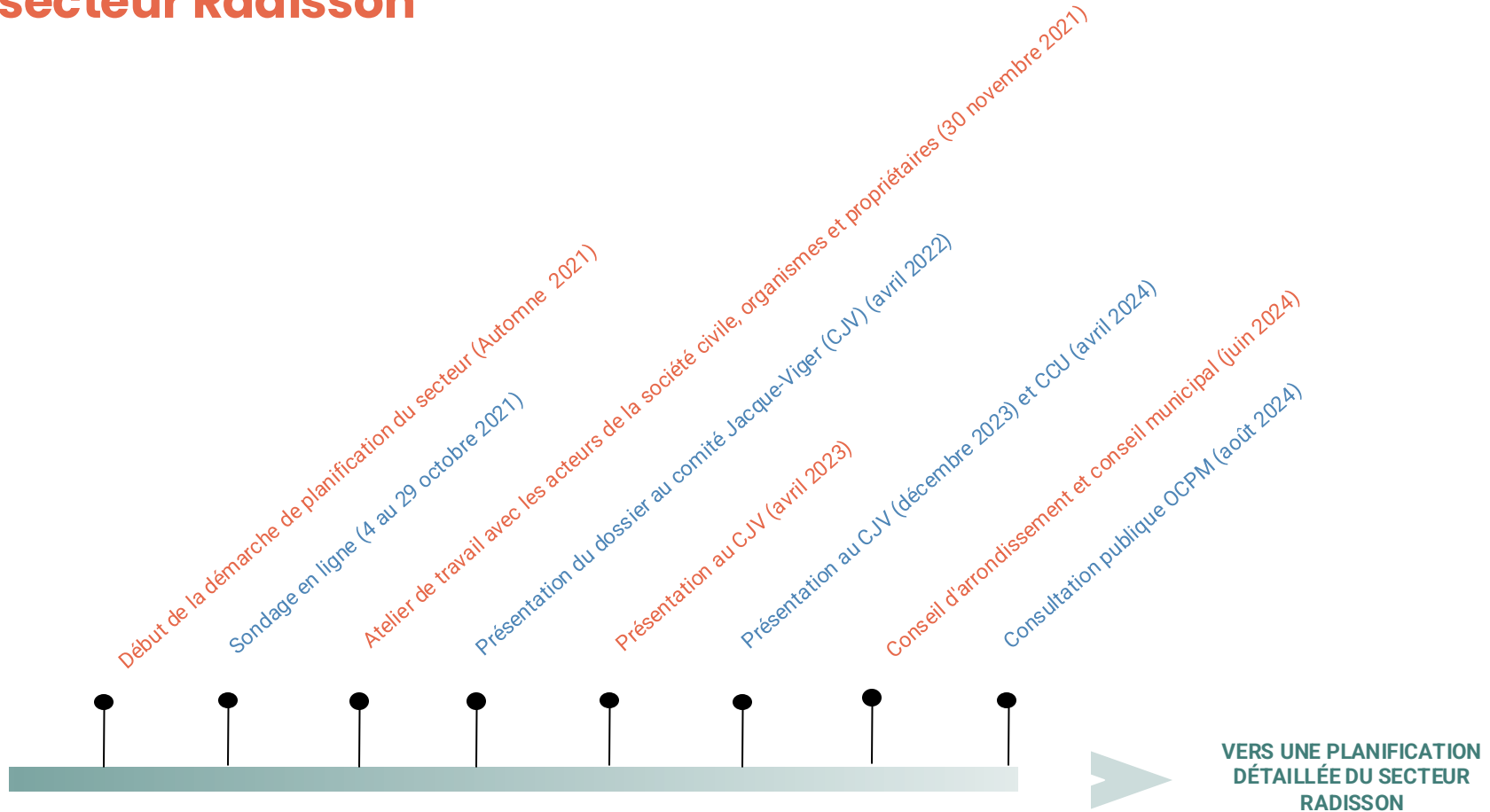
Densification minimale de 110 logements/hectare

Ville de Montréal - Plan d'urbanisme (PU)

Secteur à transformer et nécessitant une planification détaillée du secteur



3. Une vision ambitieuse pour orienter le développement du secteur Radisson



3. Une vision ambitieuse pour orienter le développement du secteur Radisson

Planification détaillée

Vers un milieu de vie **réunifié, 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**.



3. Une vision ambitieuse pour orienter le développement du secteur Radisson



Forme urbaine renouvelée



Mobilité inclusive

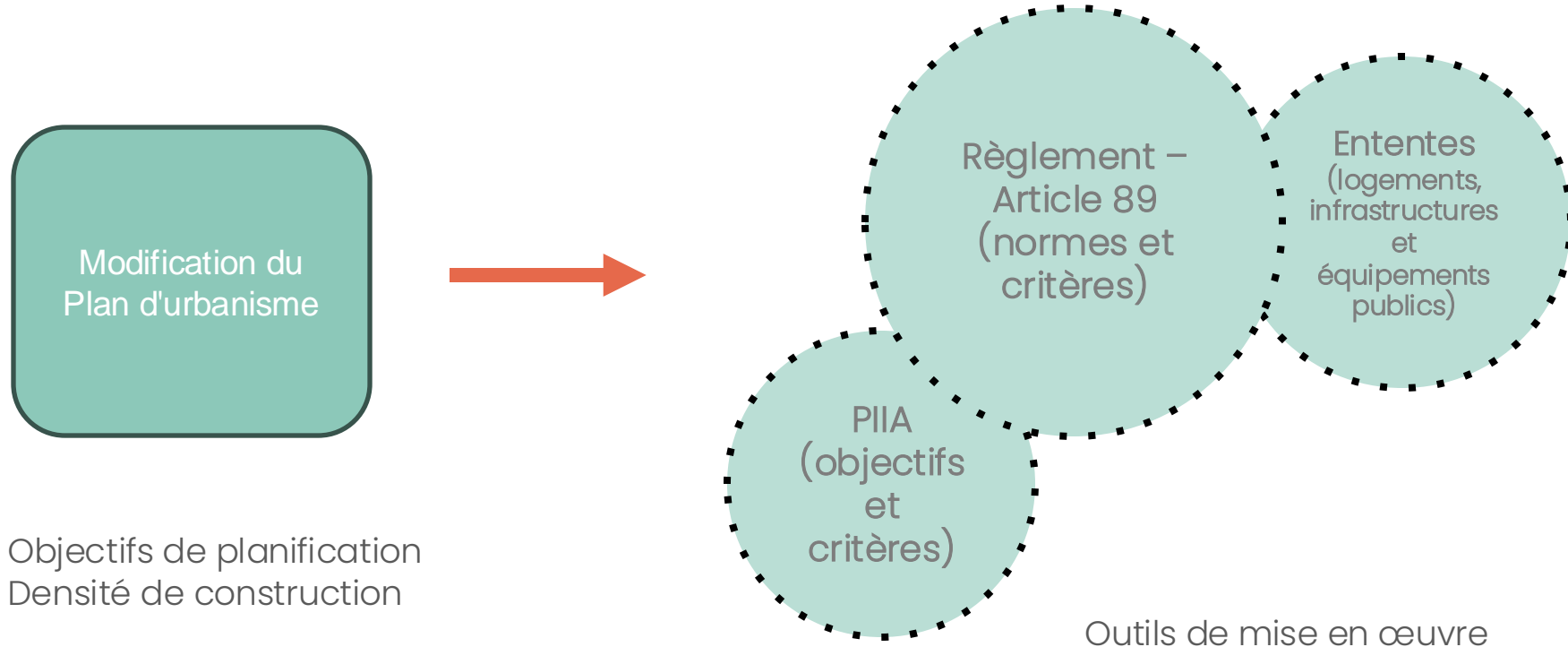


Espaces publics résilients

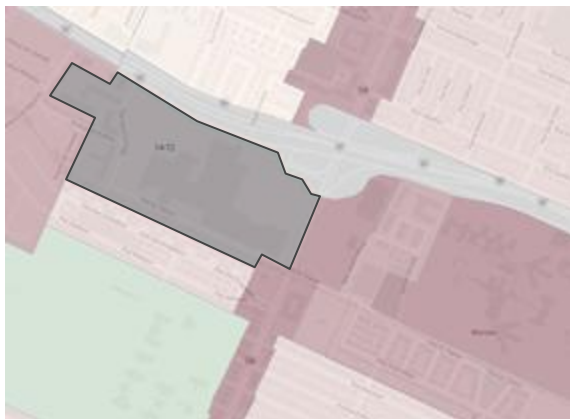


Quartier mixte et animé

4. Pour arriver à cette vision, la Ville doit adopter différents outils réglementaires



5. Le Plan d'urbanisme est modifié pour mieux répondre aux enjeux de développement de la Ville



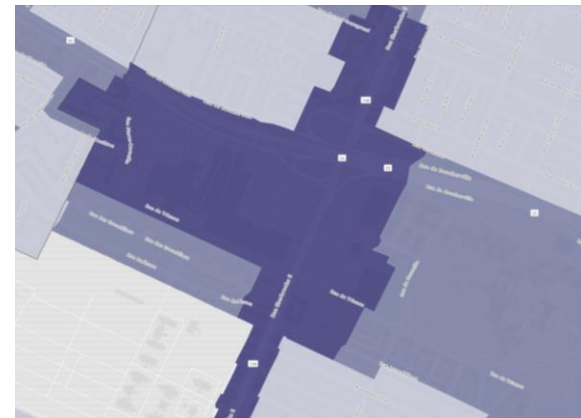
Normes actuelles (secteur 14-T2)

- Affectation : activités diversifiées
- C.O.S maximal : 4
- Hauteur : 2 à 8 étages
- Taux d'implantation : Moyen



Normes proposées (secteur 14-T4)

- Affectation : activités diversifiées
- C.O.S maximal : 6
- Hauteur : 1 à 25 étages



Normes proposées (PUM)

- Affectation : mixte
- Intensification urbaine : élevée

5. Le Plan d'urbanisme est modifié pour mieux répondre aux enjeux de développement de la Ville

Objectifs du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (en cours)

- Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

Objectifs

- Orienter l'intensification urbaine selon l'accès au transport collectif structurant
- Favoriser une intensification urbaine adaptée au contexte et consolidant les ressources du quotidien
- Accompagner l'intensification urbaine d'une amélioration de la qualité de cadre de vie au bénéfice de l'ensemble de la communauté

Cibles

- En 2050, 78 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche d'un point d'accès du réseau de transport collectif structurant.
- En 2050, 75 % des Montréalaises et des Montréalais habitent à moins de 15 minutes de marche des principales ressources du quotidien.



L'intensification douce permet des transformations légères du cadre bâti en préservant les caractéristiques et les qualités des milieux établis.



L'intensification intermédiaire permet des transformations du cadre bâti adaptées aux milieux dans les secteurs offrant des potentiels et bien connectés au réseau de transport collectif structurant.



L'intensification élevée permet des transformations d'envergure dans les grands secteurs à (re)développer, desservis ou à desservir par le transport collectif structurant.

5. Le Plan d'urbanisme est modifié pour mieux répondre aux enjeux de développement de la Ville

Objectifs du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (en cours)

- Repenser le modèle d'aménagement des grands ensembles commerciaux péricentriques ciblés pour accroître leur attrait et la qualité de leur intégration urbaine en préservant la fonction commerciale et le principe de concentration physique des commerces :
 - Introduire des fonctions urbaines complémentaires, incluant la fonction résidentielle.
 - Requalifier les espaces de stationnement et développer la mixité verticale.
 - Intégrer espaces publics, aires végétalisées et équipements collectifs.
 - Améliorer la connectivité urbaine et les interfaces avec les milieux adjacents.
 - Planifier une accessibilité sécuritaire et efficace des marchandises.

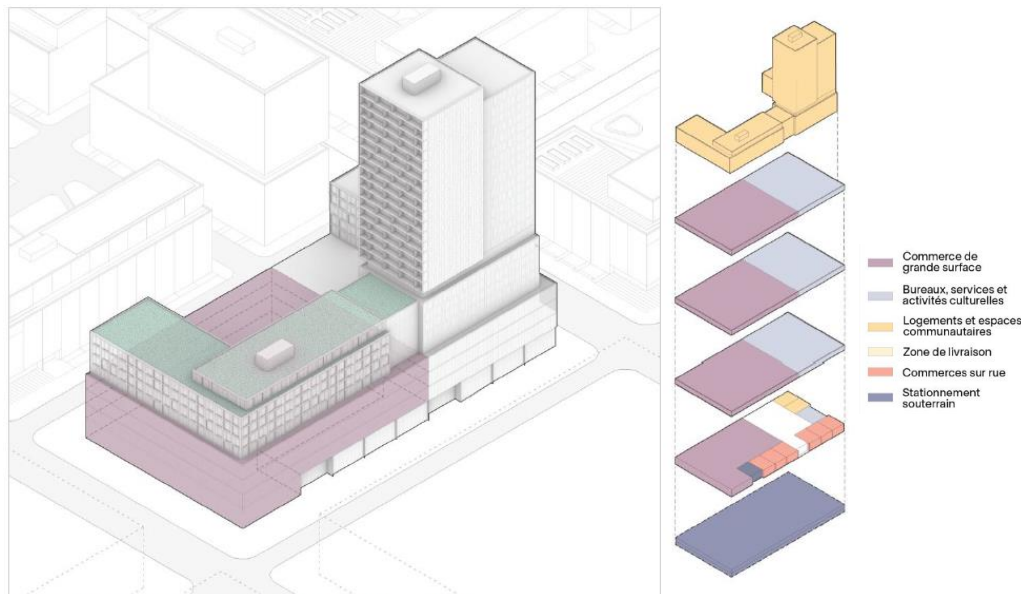


Figure 2-14 Exemple d'intégration d'un commerce de grande surface dans un secteur mixte

6. Les mesures réglementaires proposées pour encadrer le projet de redéveloppement (article 89)

Vision : vers un milieu de vie réunifié, 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.

Principales intentions du règlement :

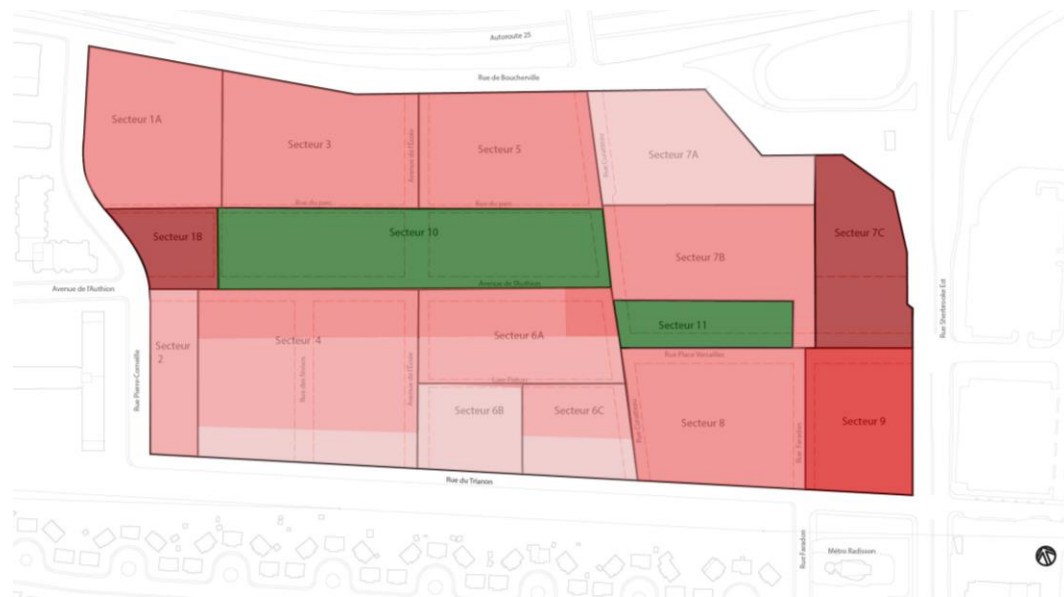
- Augmenter le verdissement du secteur en créant des espaces publics innovants, performants et résilients face aux changements climatiques;
- Mettre en valeur un milieu de vie complet en améliorant la mixité des fonctions et la disponibilité d'équipements collectifs;
- S'assurer d'une intégration harmonieuse 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 A-25 et la rue Sherbrooke Est.

6. Les mesures réglementaires proposées pour encadrer le projet de redéveloppement (article 89)

- 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;

Balises d'encadrement

- Moduler les hauteurs en fonction des secteurs :
 - 6 étages sur une partie de la rue du Trianon;
 - Concentration de la hauteur près des parcs et de la station de métro.



6. Les mesures réglementaires proposées pour encadrer le projet de redéveloppement (article 89)

Principales dérogations

Normes actuelles du Règlement d'urbanisme 01-275

Usage : Commercial (C.5 et C.2:32-42);

C.O.S maximal : 4;

Hauteur : 3 à 8 étages;

Taux d'implantation : 30 à 70 %;

Ratio de stationnement maximal commercial : 1/unité 150m².

Principales dérogations au Règlement d'urbanisme (01-275)

Usage : Permettre l'usage H.7 (36 logements et plus) et les usages de la famille "équipements collectifs et institutionnels";

C.O.S : maximal 6;

Hauteur : allant jusqu'à 25 étages;

Taux d'implantation : max 80 %;

Ratio de stationnement maximal commercial : 1 unité/ 31 m² de superficie de plancher pour un usage de la famille "commerce".

7. Une entente de développement pour réaliser les engagements en matière de logements et d'équipements publics

Pour s'assurer que le projet se réalise, une entente de développement devra être ratifiée préalablement à l'adoption du Règlement visant l'article 89.

Engagements à être confirmés à l'entente de développement :

- 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**;
- Engagement relatif à la réalisation de **logements abordables** (divers modes de contribution);
- Déterminer un espace dédié 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.

Merci!

