

Mémoire à l'OCPM sur le projet Place Versailles

Ce mémoire débute par une réflexion sur les redéveloppements prévus par le PUM. Puis j'apporte certaines suggestions sur la mobilité active et sur la phase 1 du projet de la Place Versailles.

Redéveloppement d'un grand secteur

Le projet du prolongement de la ligne bleue ajoute les nouvelles stations Langelier et Anjou, et elles seront voisines de la station Radisson. Des futurs projets de redéveloppement, semblable à la Place Versailles, sont en préparation pour les centres commerciaux Carrefour Langelier, Centre Commerciale Domaine et Galeries d'Anjou. Les arrondissements de St-Léonard, d'Anjou et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve planifient des projets d'envergure sur leurs territoires pour augmenter le nombre de logements. La dernière consultation de l'OCPM était pour le projet des Halles d'Anjou, où il y aura une mixité, comme Place Versailles. C'est un beau projet de densification qui rencontre les critères. Il ne faut pas oublier le rêve du projet structurant de l'est (PSE) que l'ARTM a proposé en mai 2024 avec un tramway sur la rue Sherbrooke. C'est beaucoup de changements planifiés pour des décennies.

La ville de Montréal et les arrondissements ayant des moyens limités, le gouvernement du Québec et le gouvernement fédéral doivent contribuer aux efforts financiers visant à permettre à la Ville d'accélérer la transition vers une mobilité plus durable, et l'ajout de logements.

Je perçois un problème de congestion possible dans le secteur entre l'A40, l'A25, la rue Sherbrooke et Langelier. Cette zone est en pleine mutation par des promoteurs. C'est bien de rajouter des logements et de redévelopper, mais l'ajout de nouvelles personnes dans le secteur augmente les déplacements sur une infrastructure existante. La ville de Montréal confirme dans le PUM l'intention de redéveloppement et d'intensification de ce grand secteur. St-Léonard tente de produire un plan particulier pour son secteur, M-H-M tente aussi de faire un plan particulier, et celui d'Anjou est en développement, mais c'est une mission difficile parce que les terrains à redévelopper sont contrôlés par des promoteurs.

La STM a réussi à implanter des nouvelles stations parce qu'elle a exproprié les terrains privés requis. Le prolongement de la ligne bleue va inclure un terminus d'autobus et des modifications des circuits d'autobus autour de la station Anjou et possiblement autour de la station Radisson. J'espère que l'ARTM examine le terminus Anjou et le terminus Radisson afin de faciliter le transport collectif pour les décennies à venir.

Pour terminer cette réflexion sur ce grand secteur, je suis d'accord avec les changements au plan d'urbanisme pour permettre le redéveloppement de la Place Versailles. Mais il faut repenser le projet pour s'assurer d'une intégration harmonieuse entre les nouvelles constructions et les immeubles à proximité.

La ville devrait être prudente avant d'autoriser un projet majeur comme Place Versailles. Je pense que les promoteurs et les arrondissements pourraient travailler sur des projets plus petits pour des portions de leurs grands terrains. On parle de redéveloppement sur des décennies pour ce grand secteur. Il serait raisonnable de procéder par phases afin d'avoir une certaine flexibilité afin d'évoluer avec la situation sociale et économique vers les années 2050 et au-delà.

Je pense qu'il y a un risque que la phase 1 de la Place Versailles dure plus longtemps que prévue et que la situation économique ne justifie pas les autres phases telles que pensées aujourd'hui. Il faudrait penser et construire la phase 1 comme un projet complet avant de développer les autres phases.

Mobilité active

La page 41 du document du promoteur sur la mobilité active m'indique une mauvaise connaissance du secteur. Je suis vraiment déçu de voir qui serait pensable de créer une voie cyclable bidirectionnelle sur la rue de Boucherville. C'est une voie de service de l'autoroute avec une voie réservée pour autobus.

Même chose pour la rue Sherbrooke, la voie cyclable est questionnable, c'est une artère principale pour les camions, il faut être obligé pour pédaler sur la rue Sherbrooke.

Selon moi, le lien nord-sud du secteur est la rue du Trianon et de l'Authion et je pense qu'il serait bien de considérer un élargissement de la rue du Trianon pour ajouter une voie cyclable bidirectionnelle vers l'avenue de l'Authion. Les rues du projet sont bordées d'arbres, et il faudrait considérer un réaménagement de la rue du Trianon afin d'ajouter des arbres pour une harmonie avec le projet.

Modification de la phase 1

Comme indiqué par le promoteur, le projet va débiter dans le coin nord-est de la Place Versailles et va s'étendre sur une longue période. Les autres phases (2, 3 et 4) sont sujets à changements selon l'évolution de l'environnement économique.

Je suggère pour une harmonie avec le quartier existant, de considérer une transition plus douce avec la rue Pierre-Corneille. Est-il nécessaire d'avoir la tour de 25 étages dans l'îlot 1B sur Pierre Corneille, pourquoi ne pas la mettre entre les parcs 1 et 2. Le parc 1 pourrait être en bordure de Pierre Corneille et ferait un lien entre l'existant et le nouveau développement.

L'îlot 1 A avec des tours de 8, 12 et 16 étages pourrait être réduite à 6, 8 et 10 étages, pour une transition plus harmonieuse avec Pierre Corneille. Les logements retirés de ces bâtiments pourraient être ajoutés aux bâtiments des îlots 3 et 4.

Avec le parc 1 sur Pierre Corneille, l'îlot 2A pourrait inclure l'école. L'environnement de l'école serait amélioré.

Dans le PUM, chapitre 4, il est écrit pour le secteur Radisson qu'une des intentions est de s'assurer d'une intégration harmonieuse entre les nouvelles constructions et les immeubles à proximité.