



PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE POUR LE REDÉVELOPPEMENT DU CENTRE D'ACHAT | PLACE VERSAILLES INC.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL | SÉANCE D'INFORMATION ET DE QUESTIONS-RÉPONSES

27 AOÛT 2024



PRÉSENTATION DE L'ÉQUIPE

PROPRIÉTAIRES



ÉQUIPE DE PROJET

PROVENCHER_ROY

DESIGN URBAIN ET ARCHITECTURE

BC2

URBANISME

N|A|T|I|O|N|A|L

RELATIONS AVEC LA COMMUNAUTÉ

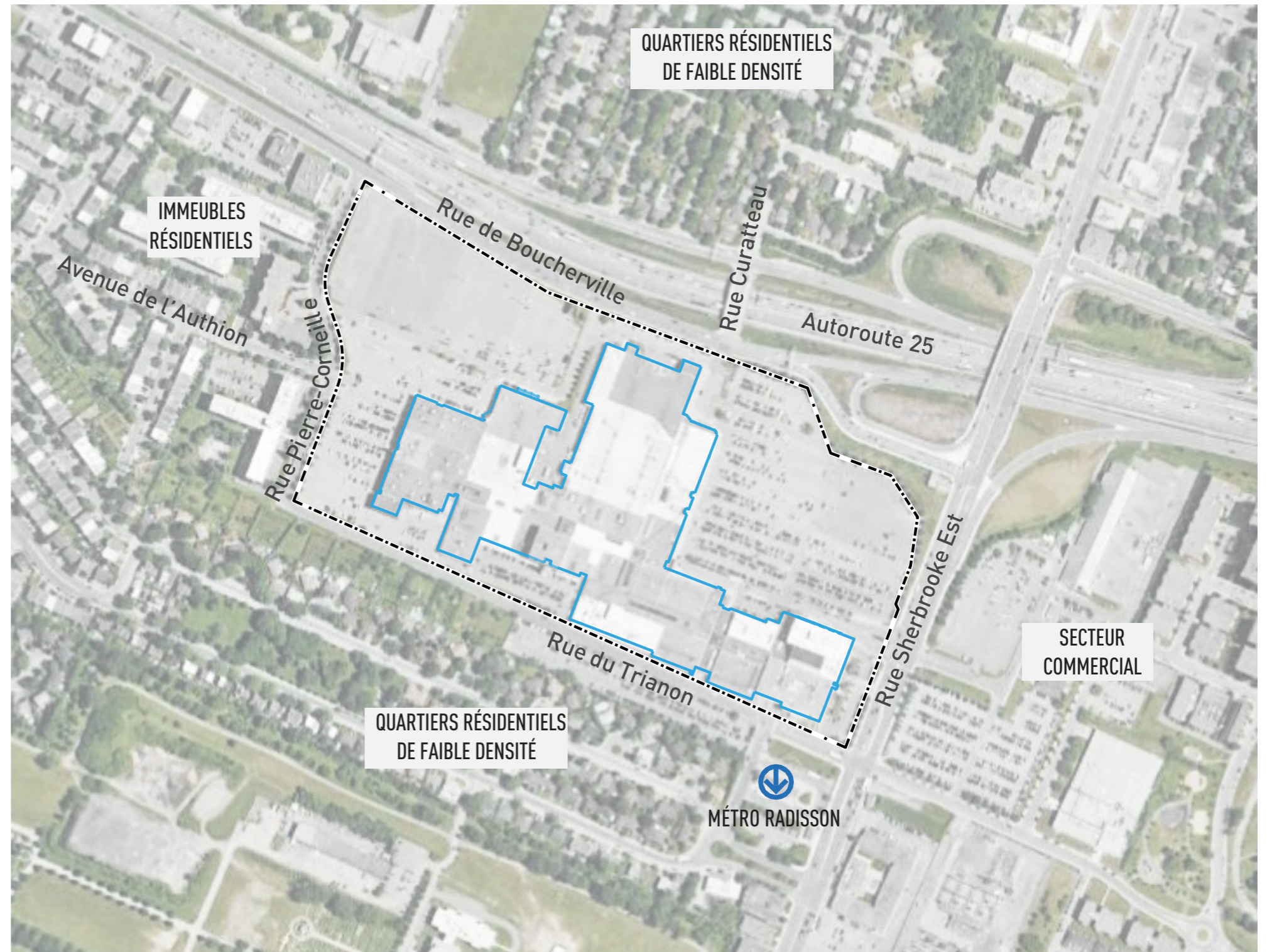
CONSULTANTS EN INGÉNIERIE





LE SITE ET SON CONTEXTE | CONTEXTE D'INTERVENTION

- Présence de l'autoroute 25 qui fractionne le secteur en deux parties
- Présence de quartiers résidentiels établis de basse densité de part et d'autre de l'autoroute 25
- Présence de conciergeries de 8 étages au nord de la rue Pierre-Corneille
- Secteur commercial le long de la rue Sherbrooke
- La Place Versailles représente un terrain de ± 17 hectares
- Construit en 1963, la Place Versailles est considérée comme le premier centre commercial couvert à Montréal.
- Composé de plusieurs volumes de grand gabarit, tous accolés les uns aux autres, qui forment un ensemble hétérogène et discontinu
- Comprend plus de 225 magasins et services variés
- Les aires de stationnement constituent plus de la moitié de la surface du site (plus de 3 220 places en incluant la propriété de la Place Versailles dans l'emprise Hydro-Québec).



Vue satellite du site à l'étude
Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 6



LE SITE ET SON CONTEXTE | PHOTOGRAPHIES HISTORIQUES



Enseigne sur la rue Sherbrooke Est - 1985



Façade d'origine du Miracle Mart - 1963



Hélicoptère de la Place Versailles



Les trois Grâces - 1966



Agrandissement pour la quincaillerie Pascal - 1969



Vue intérieur du centre

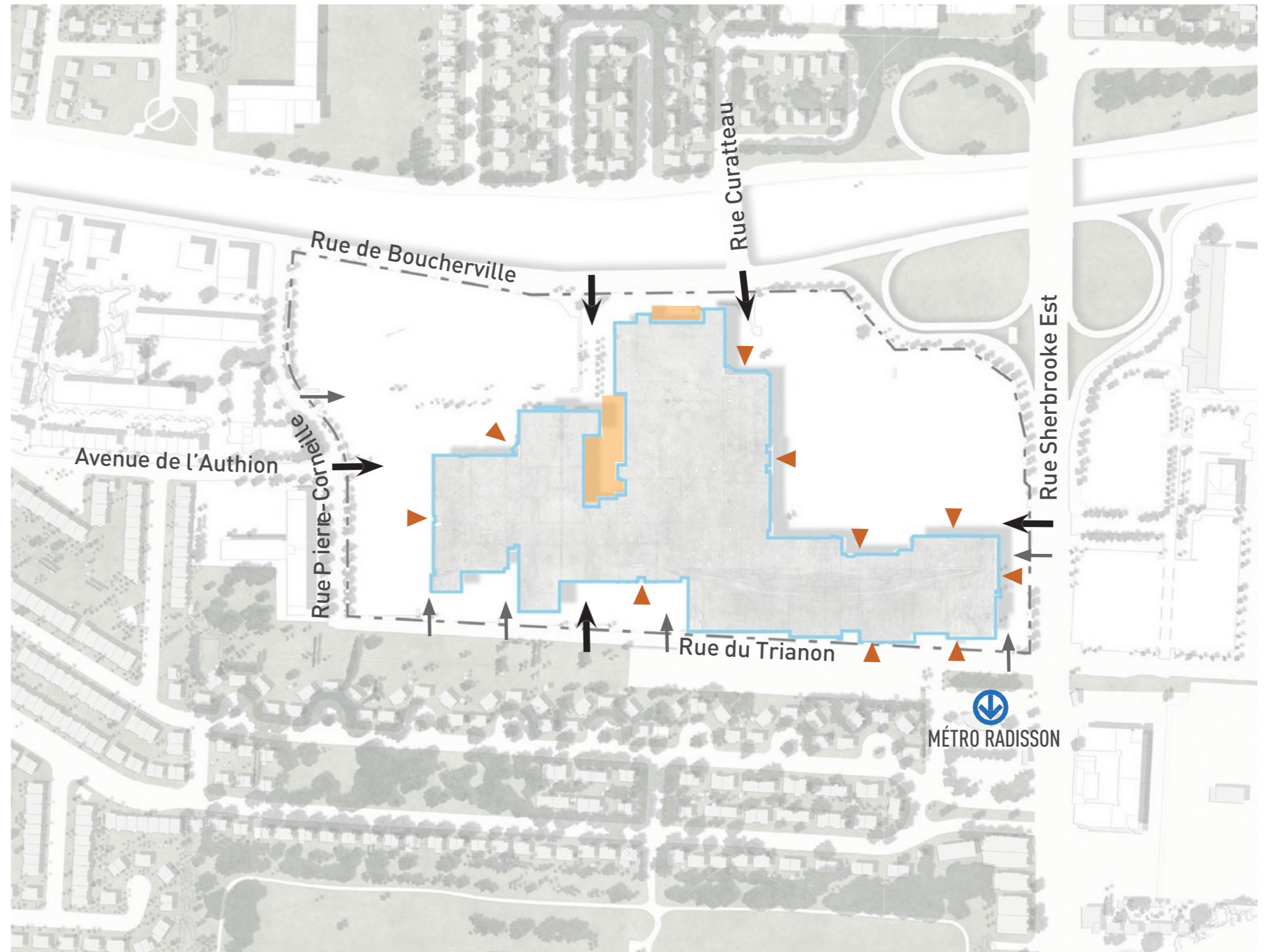


Sculpture Joie de Vivre - 1966

Source: *Étude Patrimoniale pour le Centre Commercial de la Place Versailles*, Luce Lafontaine Architectes, Octobre 2022

LE SITE ET SON CONTEXTE | PLAN DES ACCÈS AU SITE

- Bordé de quatre rues, soit de Boucherville à l'est, Sherbrooke Est au sud, Trianon à l'ouest et Pierre-Corneille au nord
- Situé à proximité de l'autoroute 25 et du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, ce qui assure une grande accessibilité au niveau régional
- Directement adjacent à la station de métro Radisson
- Plusieurs lignes d'autobus desservent les alentours du site



- ➔ ACCÈS VÉHICULAIRES PRINCIPAUX
- ➔ ACCÈS VÉHICULAIRES SECONDAIRES
- ▲ ACCÈS AU BÂTIMENT
- AIRES DE LIVRAISON

Plan des accès au site

Source: Atelier Robitaille Thiffault - Page 9 - Annotations Provencher_Roy



10 ORIENTATIONS



ORIENTATION 1
Une forme urbaine renouvelée

- Déployer une nouvelle trame d'îlots plus petits
- Densifier le cadre bâti à l'aide de formes architecturales harmonieuses, diversifiées, résilientes et compactes
- Assurer l'encadrement des espaces publics structurants
- Améliorer les interfaces au domaine public
- Aménager des coeurs d'îlot verdoyants



ORIENTATION 2
Une mobilité inclusive

- Revoir l'aménagement, la fonctionnalité et l'intégration urbaine du pôle intermodal
- Améliorer la connectivité et mettre en réseau le secteur Radisson avec les quartiers environnants à l'aide d'une nouvelle trame de voies publiques
- Améliorer la sécurité et la convivialité des déplacements actifs pour les plus vulnérables
- Atténuer le franchissement de barrières telles que l'A25 et la rue Sherbrooke



ORIENTATION 3
Des espaces publics résilients

- Créer et mettre en relation un réseau de parcs et d'espaces verts diversifiés
- Aménager des espaces publics ouverts autour du pôle intermodal
- Créer des espaces publics innovants, performants et résilients face aux changements climatiques
- Réaménager les interfaces avec l'autoroute à l'aide d'une bande tampon paysagère



ORIENTATION 4
Un quartier mixte, animé et inclusif

- Prévoir une mixité d'usages en intégrant des logements, des commerces et des services de proximité
- Prévoir l'intégration d'équipements communautaires, collectifs, institutionnels et culturels
- Privilégier l'intégration de logements abordables et de qualité
- Prévoir une diversité de vocations d'espaces publics (appropriation, animation, programmation)



MIXITÉ

Un mode de vie urbain

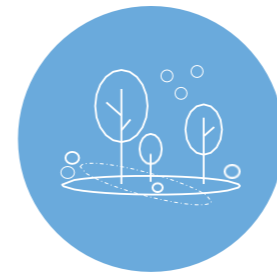
- Créer une mixité d'usages propice à la création d'un secteur économiquement dynamique et favorisant une vie de quartier répondant aux besoins de l'ensemble des habitants ;
- Composer un paysage urbain intéressant en privilégiant une architecture diversifiée, sensible à l'intégration dans son contexte 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 la Place Versailles ;
- Poursuivre la valeur sociale et l'usage de la Place Versailles comme un lieu de rassemblement, de festivité et à vocation commerciale.



TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Un milieu de vie durable

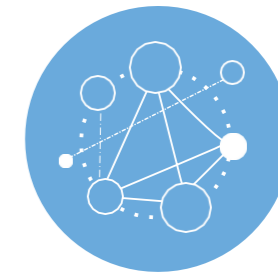
- Verdir le site de la Place Versailles pour réduire l'effet d'îlots de chaleur et contribuer à la gestion de l'eau sur le projet ;
- Densifier le milieu de vie et accueillir une complémentarité d'usages favorisant la marche, le transport collectif, et réduisant l'utilisation de la voiture ;
- Créer 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.



RENATURALISATION

Des espaces publics au cœur du projet

- Faire coexister un quartier dense avec des espaces publics mettant en avant la renaturation de la Place Versailles, à la fois dans les parcs, dans les rues et sur les lots privés ;
- Créer des lieux propices aux rassemblements, aux loisirs et au ressourcement ;
- Faire des espaces publics des lieux résilients aux aléas climatiques et contribuant activement aux écosystèmes urbains ;
- Instaurer une nouvelle biodiversité sur le site en créant des corridors verts continus se rattachant aux espaces verts existants.



CONNECTIVITÉ

Une mobilité active et collective

- 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.

CONCEPT D'AMÉNAGEMENT



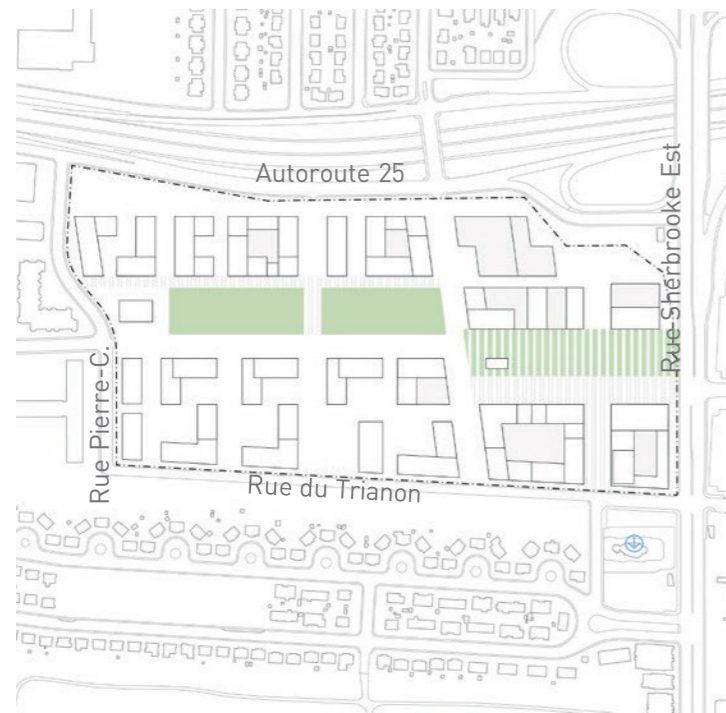
1. AXES STRUCTURANTS



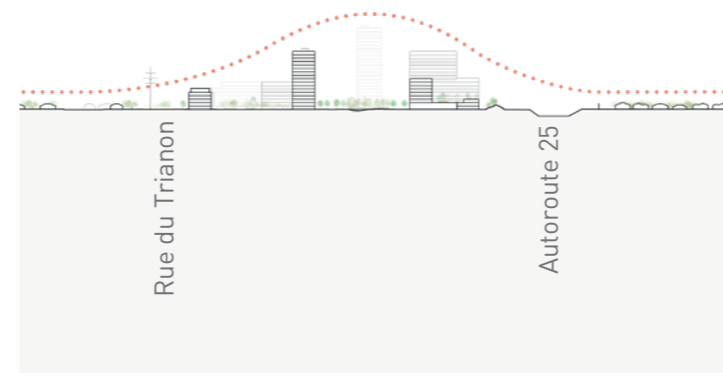
2. GRANDS ESPACES COLLECTIFS



3. MOBILITÉ ET ACCESSIBILITÉ



4. CADRE BÂTI



5. MODULATION DU CADRE BÂTI



6. AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS

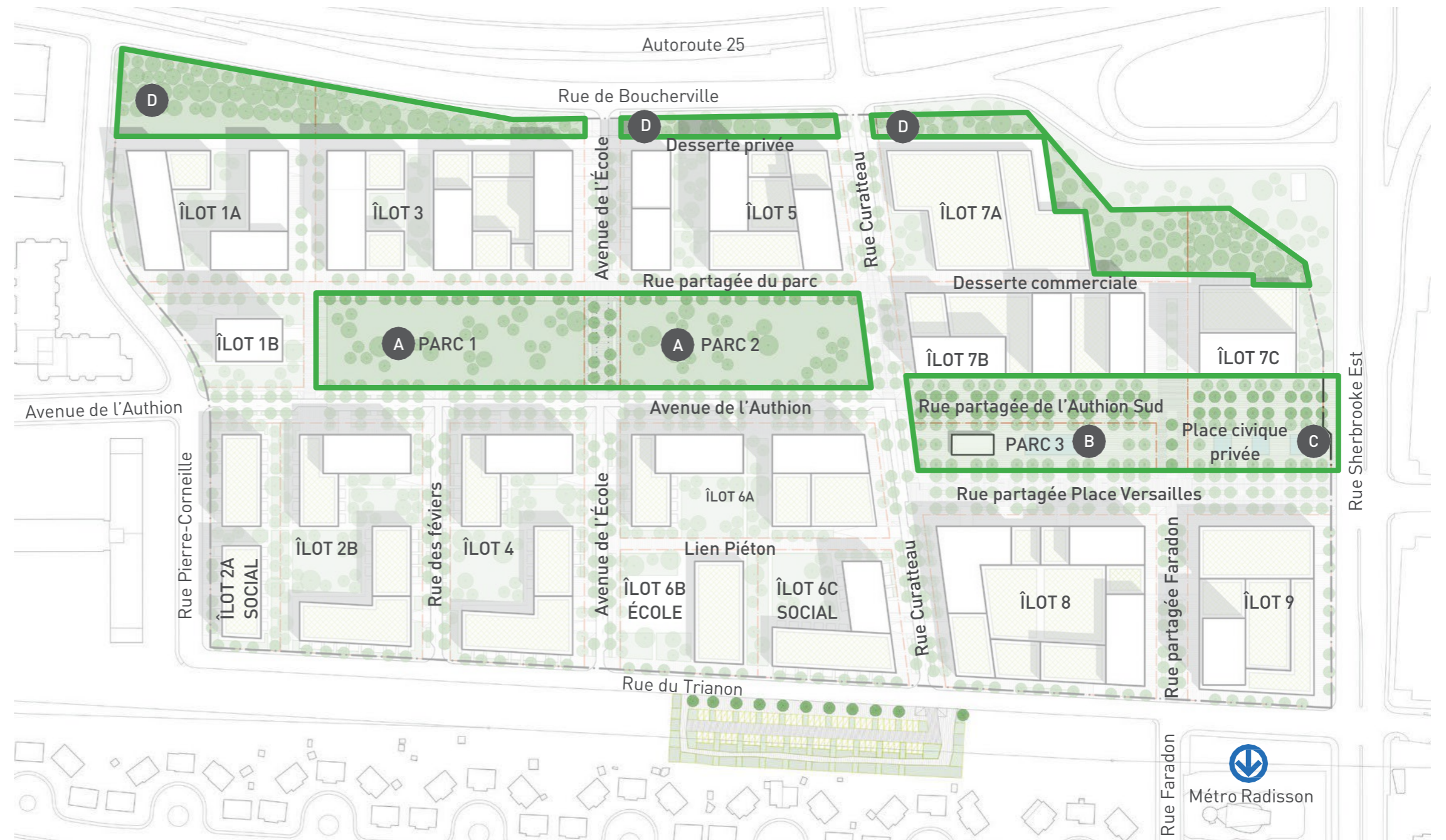
PLAN D'ENSEMBLE

- Création d'un milieu de vie complet attractif et dynamique
- Cheminement nord-sud marqué par le prolongement de l'avenue de l'Authion permettant de relier les quartiers existants à la rue Sherbrooke Est et à la station de métro Radisson
- Le cheminement nord-sud est marqué par la présence d'espaces publics composés de parcs et de places civiques
- La série de parcs permet une gradation entre un quartier résidentiel local et un pôle commercial régional mixte



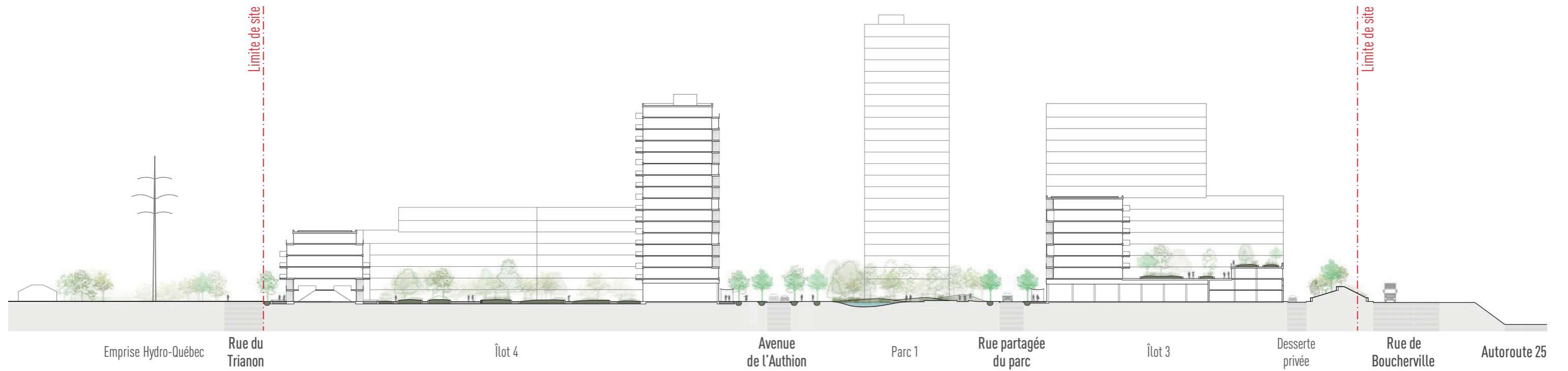
PLAN D'ENSEMBLE | ESPACES COLLECTIFS PUBLICS ET PRIVÉS

- Les parcs 1 et 2 constituent le cœur vert du secteur résidentiel et proposent des espaces de rencontre et de loisirs.
- Le parc 3 et la place civique privée créent la porte d'entrée au nouveau milieu de vie depuis la rue Sherbrooke Est et la station de métro Radisson.
- Une bande tampon minimise l'impact sonore le long de l'autoroute 25.

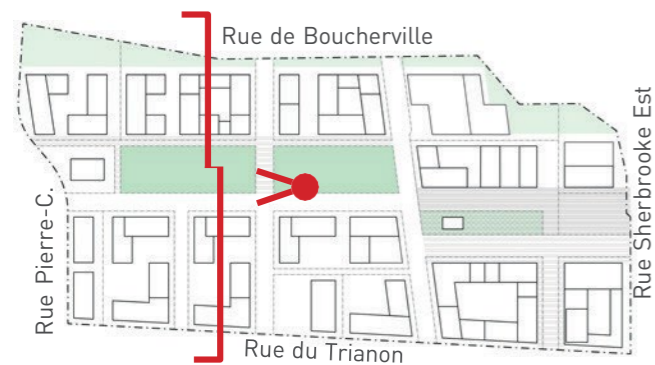


- A** LES PARCS PUBLICS 1 ET 2
- B** LE PARC 3: LA PLACE PUBLIQUE
- C** LA PLACE CIVIQUE PRIVÉE
- D** LA BANDE TAMPON ANTIBRUIT SUR LOTS PRIVÉS

PLAN D'ENSEMBLE | RÉPARTITION DE LA DENSITÉ ET ARTICULATION DE LA VOLUMÉTRIE



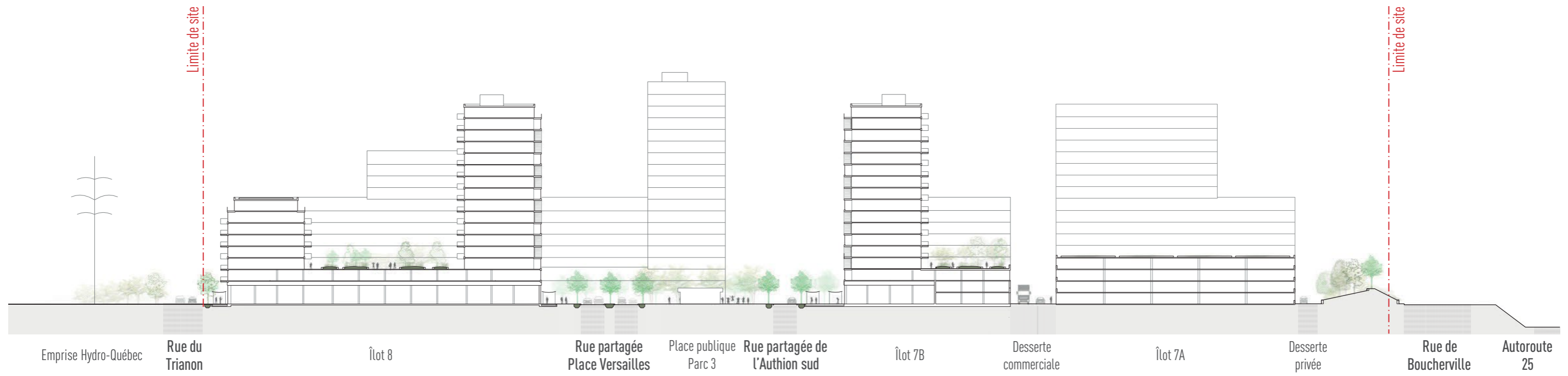
Coupe transversale - milieu résidentiel



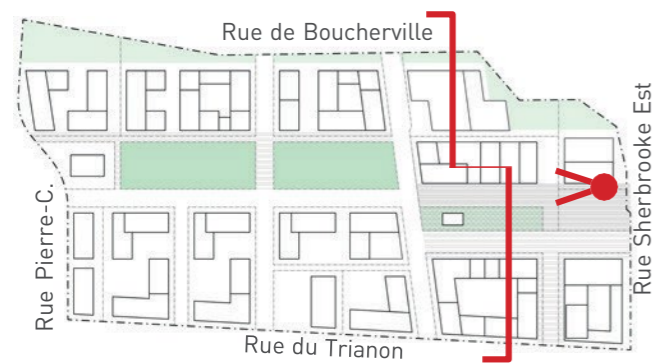
Plan clé



PLAN D'ENSEMBLE | LE PÔLE RÉGIONAL



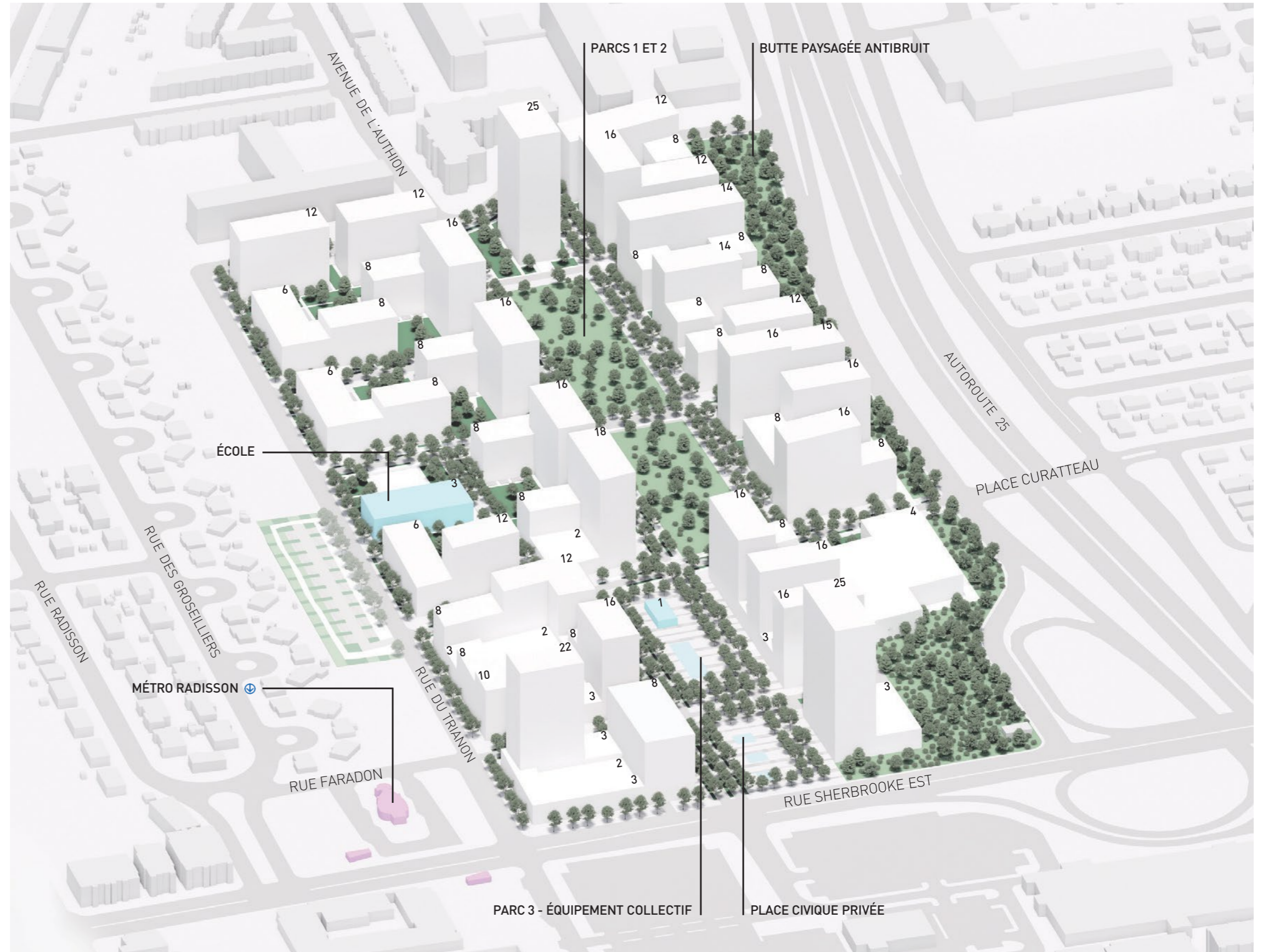
Coupe transversale - pôle régional



Plan clé



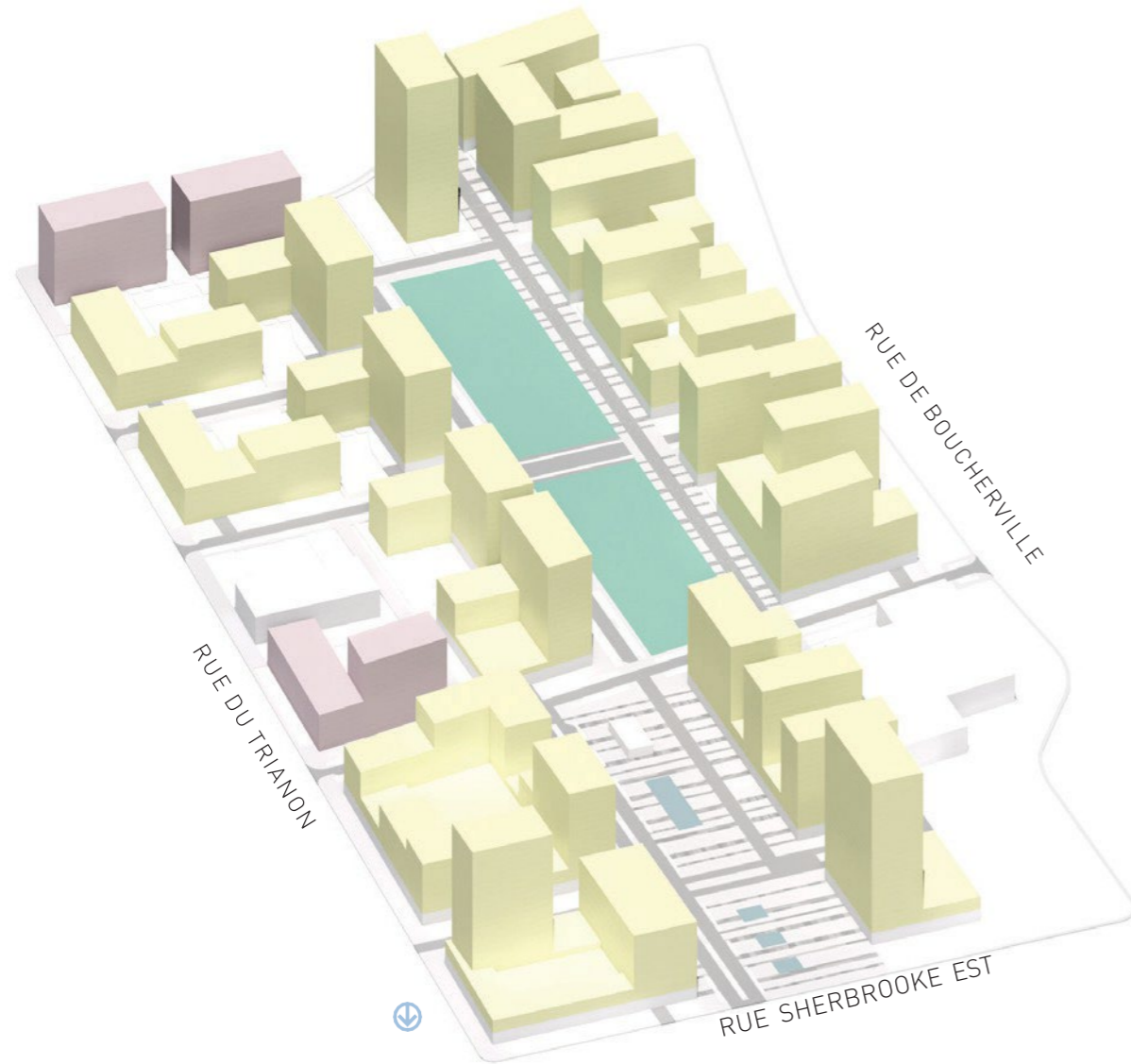
PLAN D'ENSEMBLE | VOLUMÉTRIE DU PLAN D'ENSEMBLE



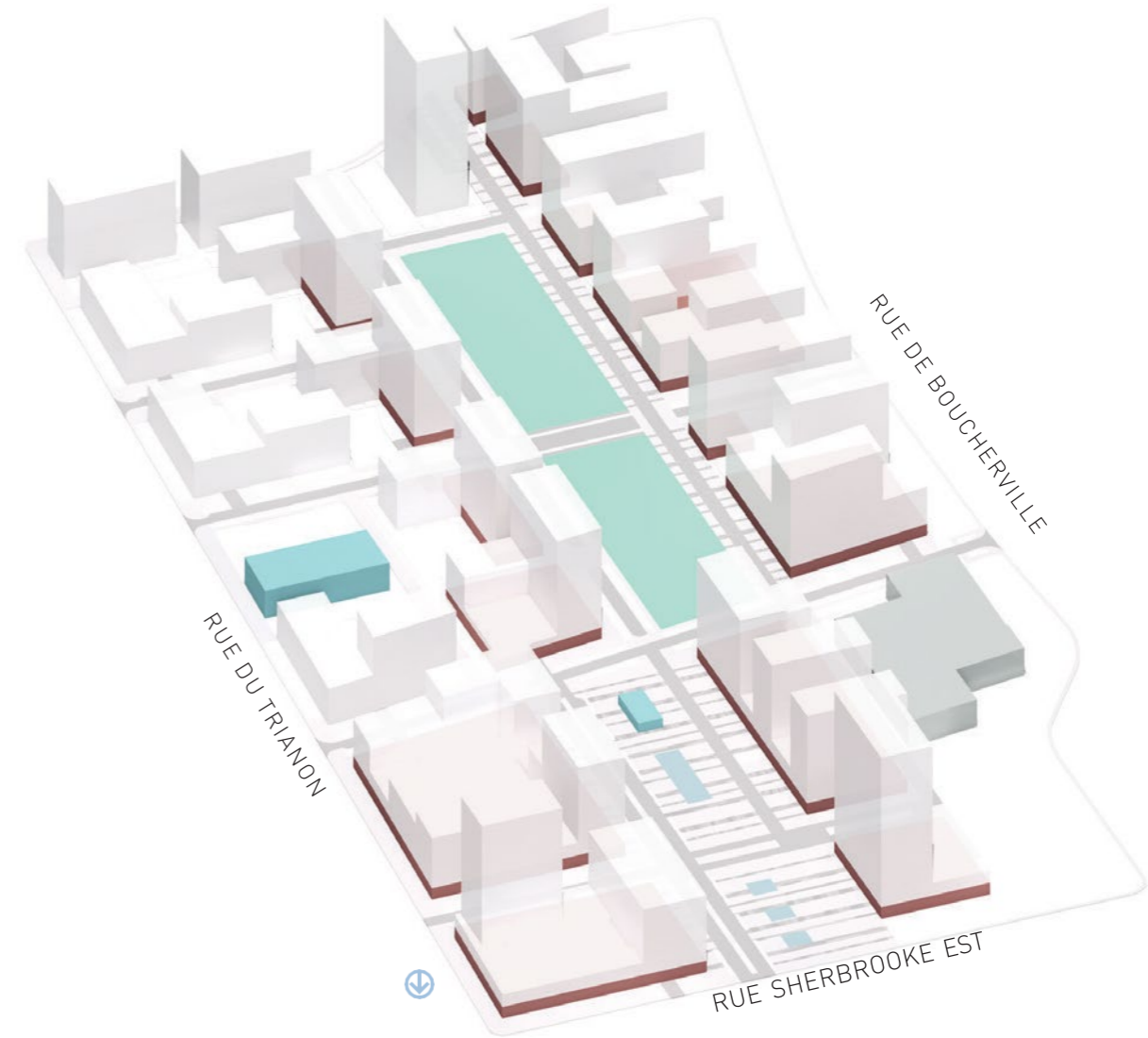
- ÉCOLE ET ÉQUIPEMENT COLLECTIF
- MÉTRO RADISSON



PLAN D'ENSEMBLE | RÉPARTITION DU PROGRAMME SUR LE SITE



Programme résidentiel ⌚



Programme institutionnel et commercial ⌚

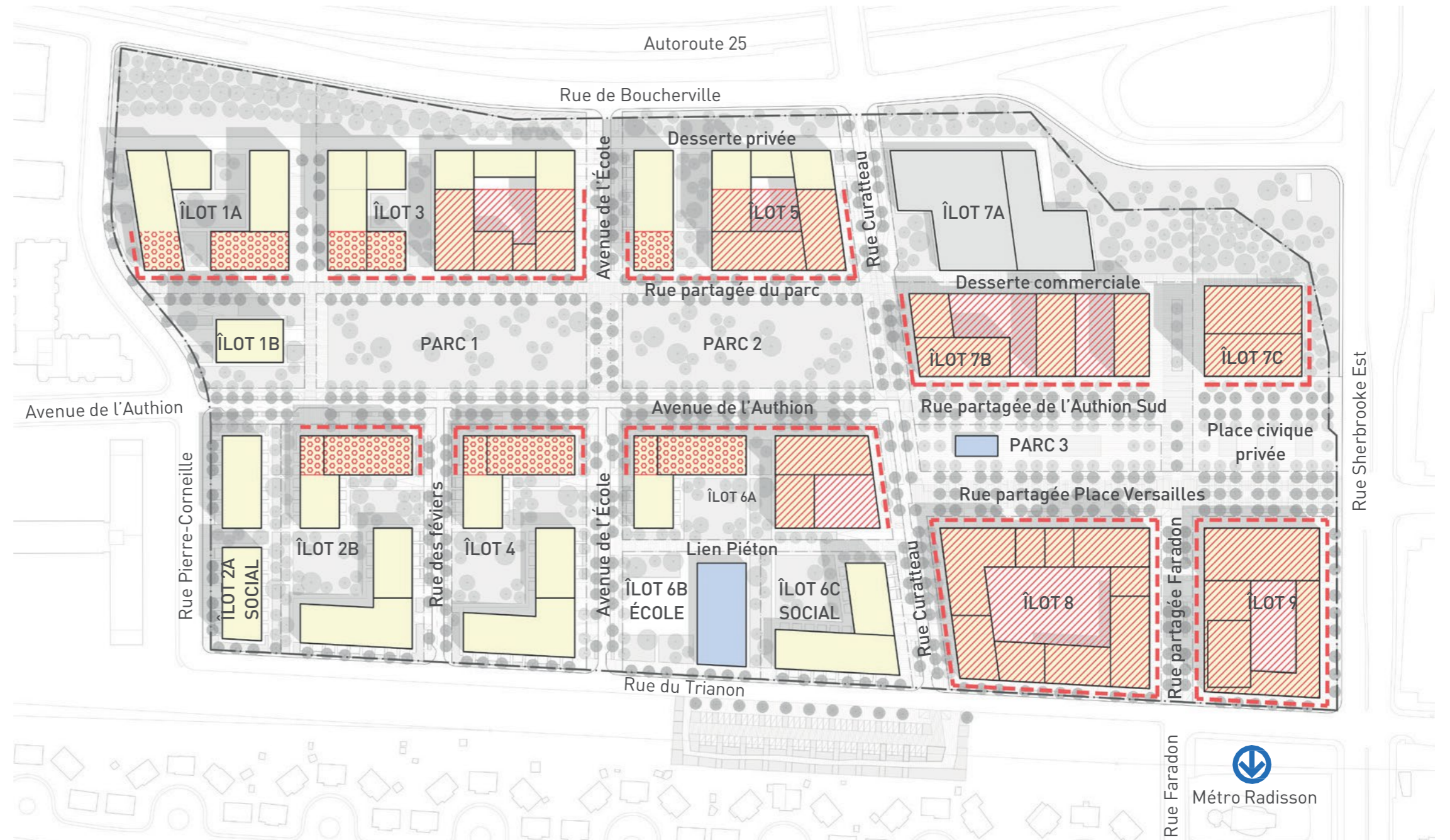
±5202 UNITÉS
AUX TERMES DU
DÉVELOPPEMENT

- LOGEMENTS**
incluant les logements locatifs et en copropriétés, les logements abordables, les résidences pour personnes âgées et l'Active Living
- LOGEMENTS SOCIOCOMMUNAUTAIRES**

DES ÉQUIPEMENTS,
COMMERCES ET
SERVICES POUR UN
MILIEU DE VIE MIXTE

- COMMERCES**
incluant bureaux, hôtel et services
- ÉCOLE ET ÉQUIPEMENT COLLECTIF**
- STATIONNEMENT ÉTAGÉ**

- Mixité d'usages pour favoriser la création d'un milieu de vie complet
- La répartition des usages crée une transition entre le pôle commercial régional du côté sud et le quartier résidentiel dans la partie nord
- Commerces de grande surface possibles dans la portion sud et commerces de proximité aux rez-de-chaussée des bâtiments donnant sur les parcs dans le quartier résidentiel
- Distinction de la partie commerciale régionale et résidentielle du projet marquée par le désaxement des parcs 1 et 2 ainsi que de la place publique et de place civique privée
- Ajout d'une école et d'un équipement collectif dans la place publique



Plan des usages

- RÉSIDENTIEL
- INSTITUTIONNEL
Équipement collectif
- STATIONNEMENT ÉTAGÉ
- ▨ COMMERCIAL ET BUREAUX
commerce d'importance régionale
- ▨ COMMERCIAL
service et commerce de proximité potentiel
- FRONTAGE COMMERCIAL



PLAN D'ENSEMBLE | STATISTIQUES DE DÉVELOPPEMENT ET PHASAGE

	SUPERFICIE (M ²)	PROPORTION
SUPERFICIE DU SITE	168 173,9	100 %
DOMAINE PUBLIC	44 276,0	26,3 %
PARCS	15 886,0	10,3 % ¹
VOIRIES	28 390,0	16,9 %
LOTS DÉVELOPPABLES	123 897,9	73,7 %
ÉCOLE	4 530,9	2,7 %
LOGEMENTS SOCIOCOMMUNAUTAIRES	9 191,3	5,5 %
LOTS PRIVÉS	110 175,7	65,5 %
TAUX D'IMPLANTATION GLOBAL		47 %
SUPERFICIE CONSTRUITE TOTALE	517 514,2 M² BRUT	
DENSITÉ BRUTE GLOBALE		4,2
NOMBRE D'UNITÉS DE LOGEMENT		5 202

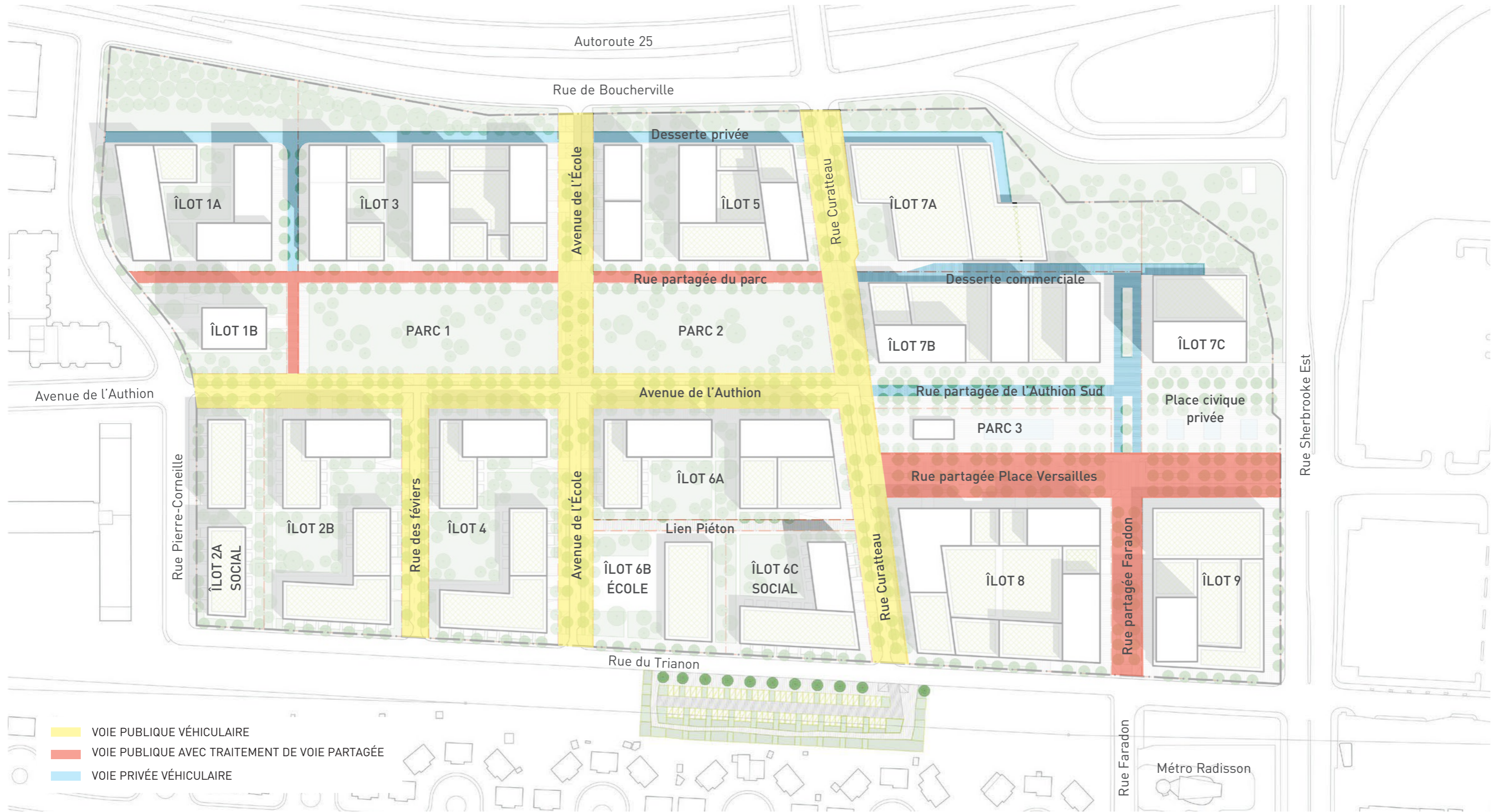
¹ Proportion selon le calcul pour contribution pour fin de parcs du règlement 17-055 de la Ville de Montréal



Plan des phases

- PHASE 1 ET PHASE 1A
- PHASE 2
- PHASE 3
- PHASE 4
- CONTOUR DE DÉMOLITION DE LA GALERIE EXISTANTE

PLAN D'ENSEMBLE | PLAN DES VOIES PUBLIQUES ET PRIVÉES

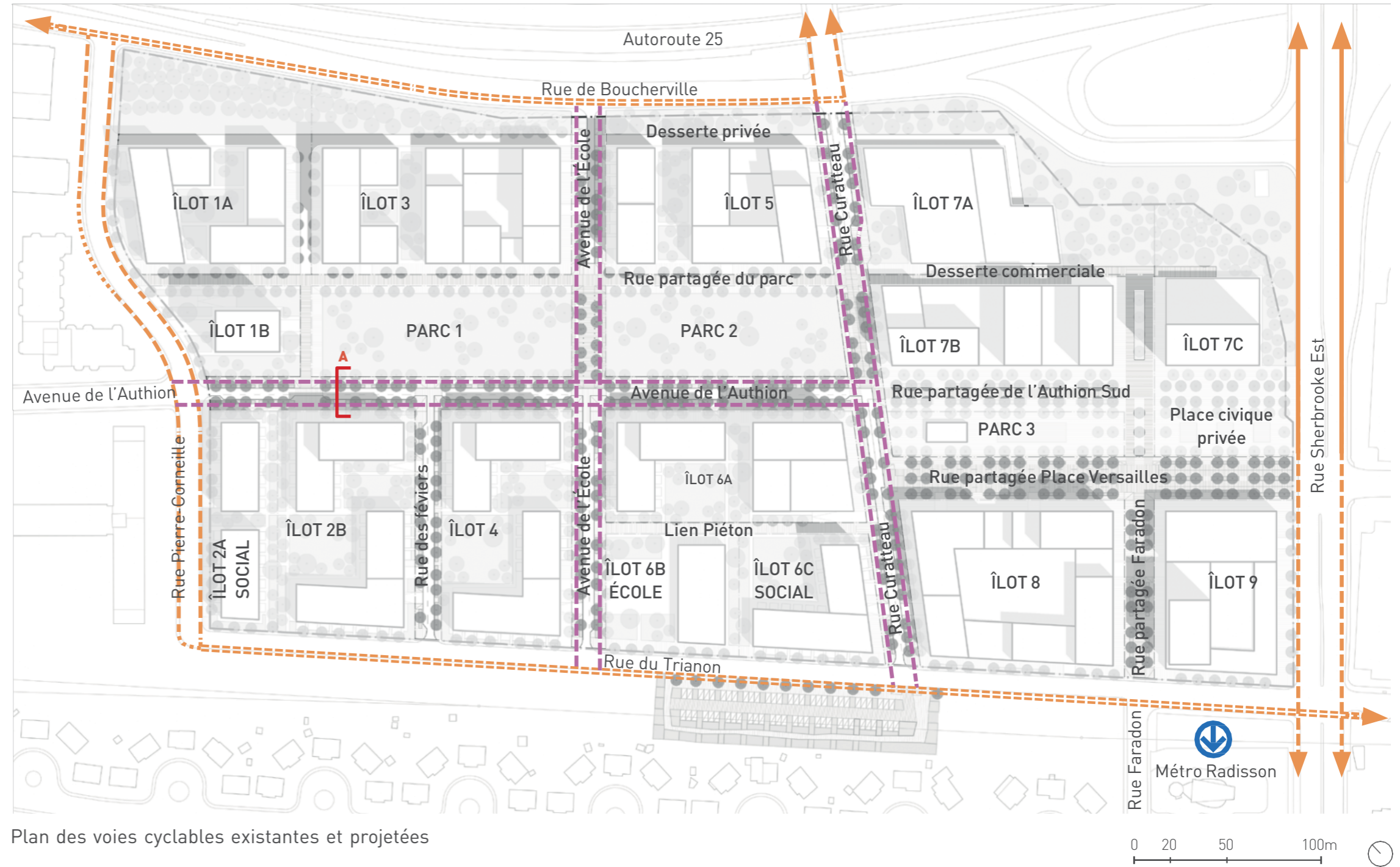


- VOIE PUBLIQUE VÉHICULAIRE
- VOIE PUBLIQUE AVEC TRAITEMENT DE VOIE PARTAGÉE
- VOIE PRIVÉE VÉHICULAIRE



PLAN D'ENSEMBLE | MOBILITÉ ACTIVE

- Voies cyclables existantes uniquement sur la rue Sherbrooke Est au niveau du pont traversant l'autoroute 25
- Voie cyclable bidirectionnelle projetée par l'Arrondissement le long de la rue de Boucherville. Elle contournera le site du projet en passant par les rues Pierre-Corneille et du Trianon pour rejoindre la station de métro Radisson.
- Un lien vers l'est est également projeté dans le prolongement de la rue Curatteau.
- Dans le projet, les voies cyclables projetées sur l'avenue de l'Authion, la rue Curatteau et l'avenue de l'école créeront des liens entre le réseau projeté en périphérie du site.



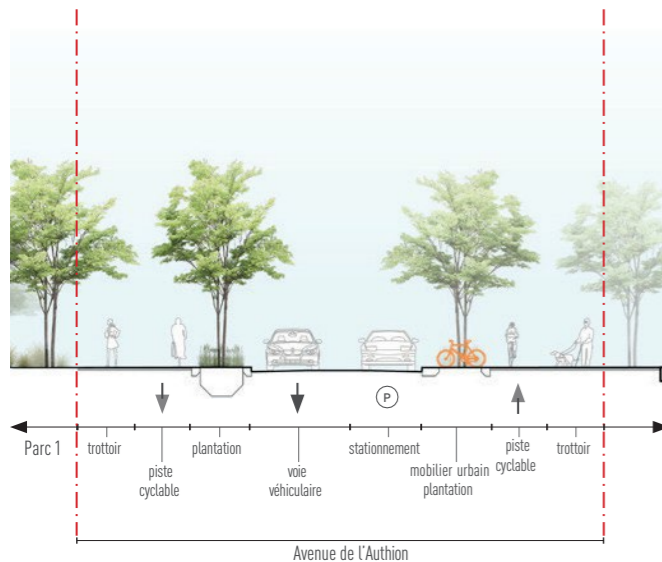
Plan des voies cyclables existantes et projetées

VOIE CYCLABLE VILLE

- VOIE UNIDIRECTIONNELLE EXISTANTE
- - - VOIE UNIDIRECTIONNELLE PROJETÉE
- — — VOIE BIDIRECTIONNELLE PROJETÉE

VOIE CYCLABLE PROJET

- - - VOIE UNIDIRECTIONNELLE PROJETÉE



Profil de l'Avenue de l'Authion - coupe A



PLAN D'ENSEMBLE | CIRCULATION ET STATIONNEMENT

- Les rues proposées ont été pensées pour permettre l'accès facile au secteur et assurer le bon fonctionnement des îlots en fonction des usages prévus.
- Dans le pôle régional au sud, la circulation se fait majoritairement à double sens pour le bon fonctionnement des commerces.
- Dans le quartier à dominante résidentielle, la circulation s'effectue à sens unique comme mesure de mitigation.
- Du stationnement sur rue et des débarcadères sont prévus pour des commerces, l'école et la résidence pour personnes âgées.
- De manière générale, les accès aux stationnements des lots privés s'effectuent sur les rues est-ouest.
- Le long de la rue de Boucherville, la voie privée donne accès aux stationnements des îlots 1, 3 et 5. Pour ce qui est des îlots 7A, 7B et 7C, cette voie permet l'accès aux livraisons des basilières commerciaux.

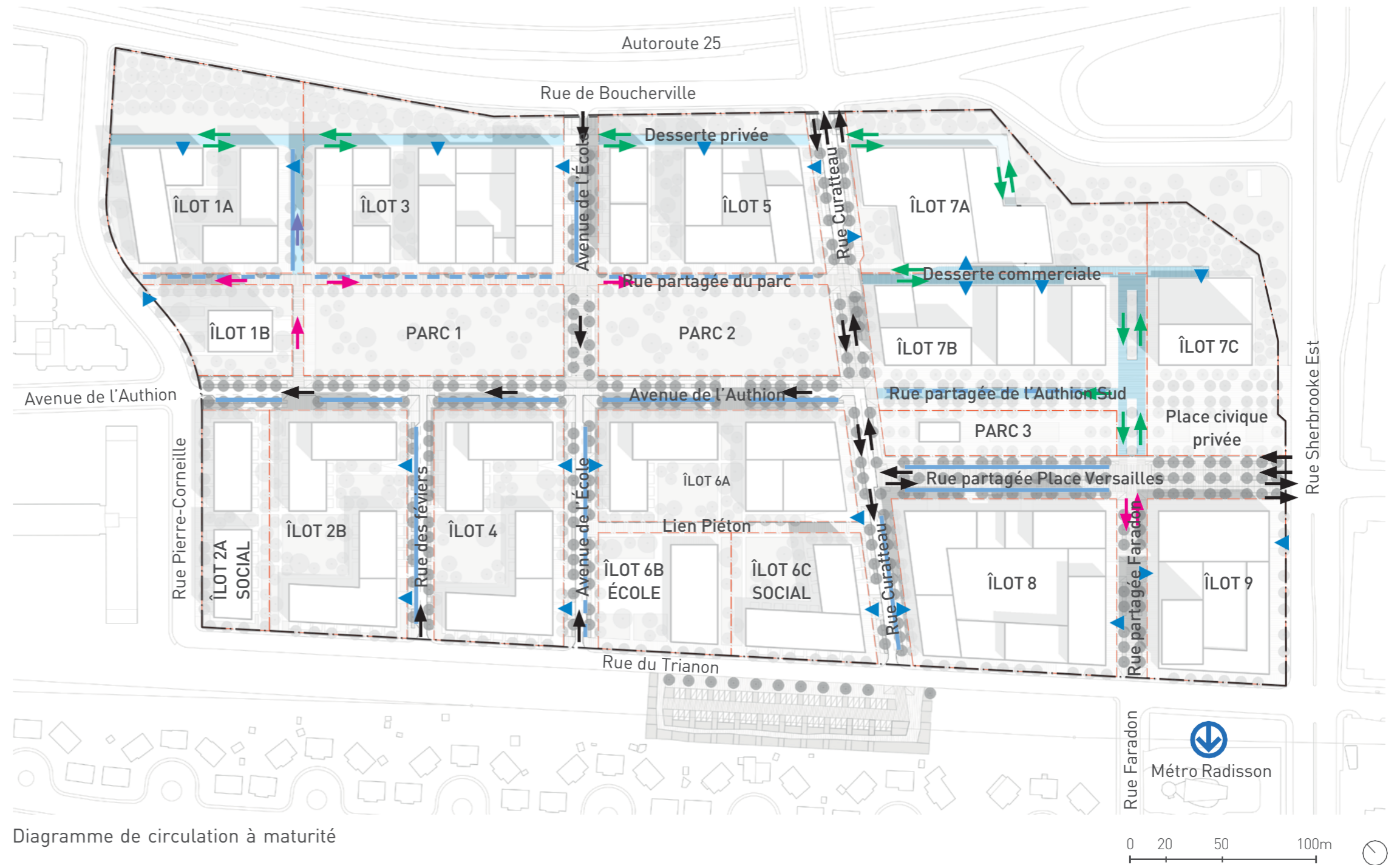
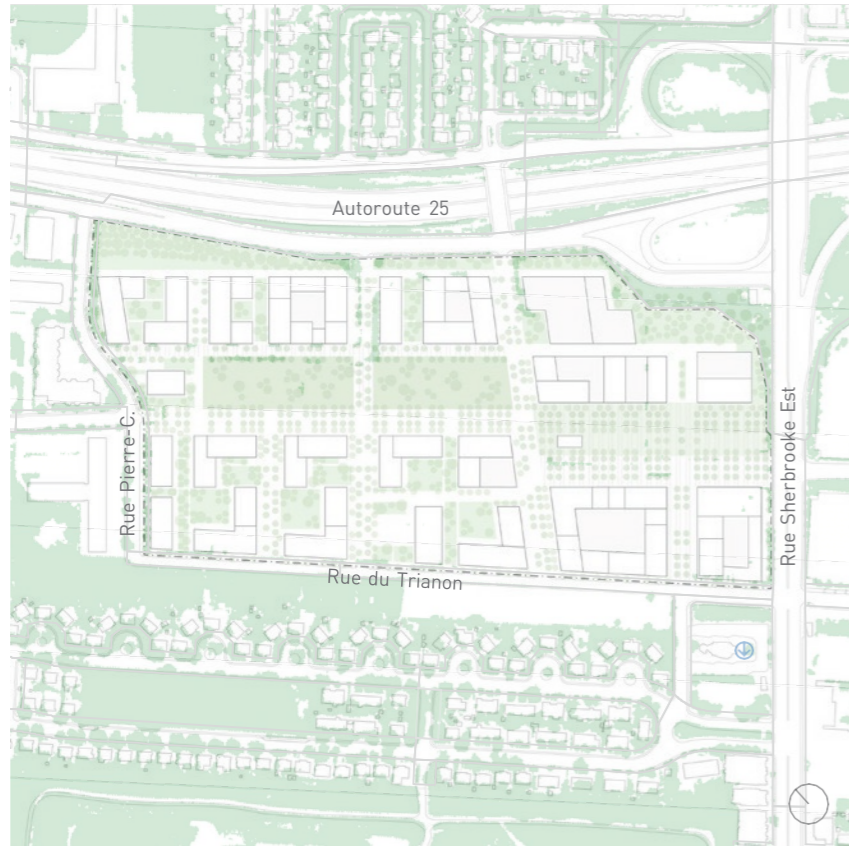


Diagramme de circulation à maturité

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| ➔ RUE À SENS UNIQUE | ➔ VOIE PRIVÉE À SENS UNIQUE | --- DÉPOSE MINUTE |
| ↔ RUE À DOUBLE SENS | ↔ VOIE PRIVÉE À DOUBLE SENS | — STATIONNEMENT SUR RUE |
| ➔ VOIE PARTAGÉE | | — VOIE PRIVÉE |
| ↔ VOIE PARTAGÉE À DOUBLE SENS | | ▶ ACCÈS AUX STATIONNEMENTS |



PLAN D'ENSEMBLE | UN MILIEU DE VIE RÉSILIENT ET DURABLE



GESTION DES EAUX DE PLUIE, VERDISSEMENT ET BIODIVERSITÉ

- Gestion des eaux de pluie par la création d'infrastructures vertes drainantes dans les rues et de bassins de rétention dans les parcs ;
- Prolongation des corridors de biodiversité existants et continuité du verdissement au sein du site par l'aménagement des rues avec des plantations d'alignement de par d'autres des voies véhiculaires.



FACTEUR DE RÉSILIENCE CLIMATIQUE POUR LES LOTS PRIVÉS

- Verdissement des dalles de tréfonds et des toitures ;
- Préservation d'une marge en pleine terre en périphérie des lots ;
- Rencontre du règlement de FRC et adaptation des cibles pour les îlots du pôle régional.



INTERFACE AVEC LA RUE DE BOUCHERVILLE ET TALUS VÉGÉTALISÉ ANTIBRUIT

- Création d'un talus végétalisé continu sur toute la limite du site avec la rue de Boucherville ;
- Utilisation d'une topographie en gradin pour combiner hauteur et verdissement ;
- Combinaison de strates et d'espèces végétales privilégiant un verdissement tout au long de l'année et créant un corridor de biodiversité.



ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

- Création d'un espace de rassemblement communautaire au cœur du redéveloppement ;
- Opportunité de partage des espaces et des installations avec les habitants et les communautés avoisinantes.



PLACE PUBLIQUE ET PAVILLON DE PARC

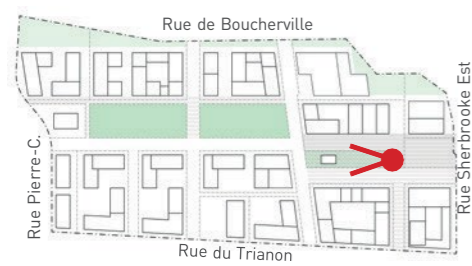
- Ancrage urbain à la rue Sherbrooke Est et création d'un pôle civique au cœur de pôle régional ;
- Pavillon de parc multi-usage accompagné d'espaces ludiques contribuant à la création d'îlots de fraîcheur en été.



ESPACES VERTS ET PARCS

- Ensemble de deux parcs au cœur du milieu résidentiel, créant un vaste espace dédié aux loisirs et au repos des habitants tout en contribuant à la résilience du site ;
- Ambiances paysagères diverses, composées d'espaces de rassemblement et de zones de biodiversité ;
- Opportunité pour l'aménagement d'espaces dédiés à la pratique du sport.

VUE D'AMBIANCE | L'ESPLANADE



Plan clé



Vue de l'Esplanade vers le nord

VUE D'AMBIANCE | LES PARCS



Plan clé



Vue des parcs vers le sud

VUE D'AMBIANCE | L'AVENUE DE L'ÉCOLE

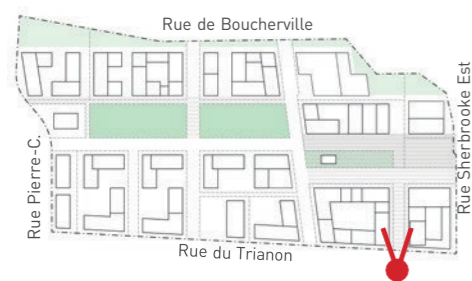


Plan clé



Vue de l'Avenue de l'École vers l'est

VUE D'AMBIANCE | LA RUE PARTAGÉE FARADON



Plan clé



Vue de la rue partagée Faradon depuis la sortie du métro

Trois prochaines années

- Approbation de l'article 89 et concordances réglementaires
- Plans et devis pour les premiers bâtiments de la phase 1
- Plans et devis pour la consolidation de la galerie commerçante existante

2026 - 2035

- Début des travaux de la phase 1
- Démolition d'une partie de la galerie commerçante et déplacement des bannières commerciales
- Aménagement du parc 1 au coeur du projet

Après 2036

- Poursuite des travaux de reconversion du site avec les phases 2 à 4
- Construction graduelle des immeubles résidentiels, des composantes commerciales et des équipements communautaires

PÉRIODE DE QUESTIONS

