

LA PLACE VERSAILLES ET SES ABORDS

UN SITE STRATÉGIQUE DU POINT DE VUE DE LA MOBILITÉ À TRANSFORMER EN LIEU DE VIE ACCUEILLANT

MÉMOIRE DÉPOSÉ À LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'OCPM

SEPTEMBRE 2024

Le Centre commercial de la Place Versailles, premier centre couvert à Montréal, a vu sa superficie et le nombre de ses magasins s'accroître pendant des décennies, résultat d'une série de transformations et d'agrandissements. La Place Versailles attirait une clientèle enthousiaste et répondait efficacement aux besoins de cette dernière. Plusieurs citoyens venaient de loin, car ce centre occupait une place importante dans leur cœur et habitudes.

Depuis plus d'une décennie, le centre souffre d'une désaffection certaine. Le commerce en ligne et la pandémie ont fait périlcliter La Place Versailles comme tant d'autres centres commerciaux.

Une reconversion s'impose clairement. Il n'est pas surprenant que les propriétaires tentent de donner un nouveau souffle à ce territoire de 17 hectares voisinant la station de métro Radisson et le pôle intermodal de transport collectif du même nom.

Les politiques du Gouvernement du Québec, de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Ville de Montréal exigent que le réaménagement d'un site situé aux abords d'un tel pôle de transports collectifs devienne un TOD, (Transit Oriented Development) à savoir un milieu de vie complet ayant une densité élevée.

L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a élaboré une planification détaillée du secteur dans lequel se trouve la Place Versailles. Dans ce territoire situé de part et d'autre du métro Radisson, l'objectif est de créer « un milieu de vie 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 ».

Le promoteur a développé un projet qui semble respecter les exigences des pouvoirs publics. Ainsi, le nouveau quartier offrirait une mixité d'usages : résidentiel, commercial et institutionnel, une trame de rues publiques et privées, des espaces publics (parcs et places) ainsi que des infrastructures collectives (école).

LE CADRE GÉNÉRAL DE L'ANALYSE

Ce projet exigera des dérogations significatives au plan d'urbanisme et aux règlements de zonage de l'arrondissement, ainsi que des modifications à la réglementation de l'arrondissement pour permettre, entre autres, l'usage résidentiel.

Le présent document examine d'abord les relations entre ce projet et son pourtour, avant d'aborder les dynamiques internes. L'idée est de démontrer que des améliorations significatives pourraient être apportées au projet, d'une part pour répondre mieux au caractère exceptionnel du site du point de vue mobilité et d'autre part, pour mieux tirer parti de nouvelles tendances en aménagement.

La période de question tenue lors de l'assemblée d'information du 27 août a permis de constater que le projet suscite de profondes réticences auprès de très nombreux citoyens, particulièrement en ce qui concerne les interfaces du projet avec les milieux habités.

Quels seront les impacts et retombées du projet sur son voisinage ? Comment développer les aspects positifs et réduire les impacts négatifs ?

Quelles modifications permettraient de mieux profiter de l'essentielle métamorphose du grand secteur Radisson ?

Comment le futur projet pourrait-il participer, accélérer cette transformation ?

Quels gestes amélioreraient la qualité de vie dans le secteur reconfiguré ?

Comment concevoir et coordonner un échéancier permettant d'optimiser le processus de transformation ?

UNE TRANSFORMATION ESSENTIELLE

Les bâtiments du centre commercial de la Place Versailles sont entourés d'une immense mer d'asphalte. Le réaménagement de ce site dont la localisation est stratégique est non seulement pertinent, mais il est nécessaire dans le contexte des changements climatiques, économiques et sociaux qui s'accélèrent.

En raison de l'immensité du site et des contraintes pour éviter les interruptions des activités commerciales, sa transformation devrait s'échelonner sur une vingtaine d'années.

Les phases finales du projet devraient donc s'ériger dans un contexte extrêmement différent de celui qui prévaut actuellement. Dans dix ou quinze ans, l'environnement du projet devrait avoir changé significativement. Plusieurs clientèles cibles chercheront

alors une relation très différente de celle qui prévaut actuellement avec l'automobile et avec plusieurs autres enjeux.

Les phases initiales devraient essentiellement être construites près de l'arrondissement Anjou, alors que les dernières devraient avoisiner la rue Sherbrooke.

L'ampleur du site et la longueur de l'échéancier demandent que l'approche élaborée par le développeur et les pouvoirs publics soit visionnaire et qu'elle tire avantageusement parti des transformations qui surviendront (celles facilement prévisibles et même celles plus incertaines).

UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE POUR LE RÉSEAU ROUTIER

Le Centre commercial de la Place Versailles a été créé en à un endroit stratégique du point de vue commercial, l'idée étant de bénéficier à la fois d'une vitrine et d'accès physiques depuis l'autoroute A-25 et la rue Sherbrooke.

Par la suite, le prolongement de la ligne verte du métro ainsi que la création du pôle intermodal de transports collectifs Radisson ont ajouté une valeur stratégique à l'échelle régionale pour ce site, du point de vue de la mobilité durable. Le caractère rebutant des aménagements actuels incite peu les dizaines de milliers d'usagers quotidiens des transports collectifs à venir à la Place Versailles faire des emplettes ou se détendre.

Avant d'examiner les modifications souhaitables aux abords ou dans ce territoire ainsi que leurs avantages pour le futur du site, il importe d'examiner la nature du voisinage de ce site.

Rappelons d'abord que 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 significatives pour révéler l'identité du Québec devrait être mis en valeur de façon volontariste.

L'autoroute A-25 et le pont tunnel Louis-H-La Fontaine ont été créés en détruisant le cœur de Longue-Pointe, l'un des plus vieux quartiers de Montréal. L'autoroute A-25 a remplacé ce tissu urbain vivant par une tranchée profonde, bruyante, dont la traversée est rebutante et dangereuse.

La signalisation touristique sur les autoroutes A-20, A-25, A-40 dirige les automobilistes aux abords immédiats de la Place Versailles, au carrefour de l'autoroute A-25 et de la rue Sherbrooke, avant de les orienter vers les pôles touristiques que sont le jardin botanique, le biodôme, l'insectarium, le planétarium, le stade olympique et plusieurs autres équipements sportifs d'envergure.

Le rôle stratégique de ce lieu de convergence devrait inciter le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal à transformer le vaste secteur entourant l'autoroute A-25 et la rue Sherbrooke en une entrée solennelle pour Montréal. On peut trouver des comparables ailleurs dans la ville comme l'intersection Pie IX et Henri-Bourassa, avec son œuvre d'art géante. Le boulevard Robert-Bourassa entre l'autoroute Bonaventure et la Place Bonaventure joue ce même rôle, mais à plus grande échelle encore. Les entrées de ville méritent un traitement paysager de très grande qualité et une mise en scène artistique de très grande envergure, incluant une séquence de plusieurs œuvres d'art majeures.

Dans cet ordre d'idée, en septembre 2022, le premier ministre François Legault a annoncé son intention de créer une « Porte de l'Est », une dalle-parc construite au-dessus de l'autoroute 25 de façon à reconnecter les quartiers séparés par cette infrastructure routière. Le site évoqué à cette occasion a une valeur stratégique bien moindre que celle du carrefour Sherbrooke / autoroute A-25, tant en termes de mobilité, de visibilité que de potentiel de valorisation urbaine. L'échangeur Sherbrooke serait le lieu parfait pour cette « Porte de l'Est ».

Le plus récent rapport de l'ARTM sur le Projet structurant de l'Est propose un tramway circulant sur la rue Sherbrooke aux abords de la Place Versailles. Ce rapport souligne que le viaduc au-dessus de l'autoroute A-25 exigera des travaux majeurs, sinon une reconstruction complète à court ou moyen terme. Ce viaduc et ses abords ne doivent surtout pas être reconstruits en suivant la logique autoroutière actuelle. Un nouveau paradigme s'impose d'évidence, celui de la « Porte de l'Est ».

UNE LOCALISATION STRATÉGIQUE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le métro Radisson devrait être un atout majeur pour Place Versailles. Actuellement, l'afflux majeur de piétons entre le centre commercial et le métro génère plutôt des situations cauchemardesques tant pour les piétons, les automobilistes que les conducteurs d'autobus.

Ni les pouvoirs publics, ni le développeur ne présentent des pistes de solution convaincantes pour connecter le futur quartier avec le métro de façon conviviale.

Si aucune action majeure n'est menée, les problèmes actuels vécus sur la rue du Trianon perdureront et se répercuteront dans le réseau véhiculaire qui traverse le quartier projeté. En fait, le nouveau projet risque d'amplifier ces problèmes. Des solutions visionnaires s'imposent.

La station Radisson constitue le principal pôle intermodal pour la population du Grand Est (Rive-Nord, Laval, Montréal, Rive-Sud). Ce pôle voisine la Place Versailles. Le projet sur la table n'offre pas une meilleure fluidité piétonne entre le pôle intermodal et le

futur quartier. Pourtant, la future Place Versailles gagnerait énormément à être directement connectée avec le pôle intermodal Radisson.

Actuellement, les installations du pôle intermodal Radisson occupent un vaste territoire de façon particulièrement peu efficace. Pour rejoindre le pôle intermodal depuis l'autoroute A-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. Des secteurs résidentiels seront significativement impactés. En outre, cette configuration génère des impacts majeurs sur la circulation, dont un corridor crucial menant au pont-tunnel. Le projet sur la table ne diminuera pas les problèmes. Ce réaménagement doit être planifié plus tôt que tard. Idéalement, avant ou dans le cadre du projet de réaménagement du Centre commercial Place Versailles.

DES RELATIONS GAGNANT-GAGNANT ENTRE LE FUTUR QUARTIER PLACE VERSAILLES, L'ENTRÉE DE VILLE ET LE PÔLE INTERMODAL RADISSON

Bref, toutes ces raisons militent pour que le gouvernement du Québec, l'ARTM, la STM, la Ville de Montréal, l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et les autres parties prenantes, dont le promoteur de la Place Versailles, mettent très activement l'épaule à la roue pour requalifier les abords de l'autoroute A-25 et de la rue Sherbrooke à proximité de la Place Versailles. 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 est le meilleur moyen de maximiser le prestige du secteur et sa désirabilité pour les citoyens et consommateurs.

Le projet actuel tente de distancer les installations destinées au public du secteur s'étendant aux abords de l'autoroute A-25 entre le viaduc Sherbrooke et celui menant au quartier Fonteneau. À preuve, le stationnement étagé et les espaces tampons prévus.

Les nécessaires transformations relatives à une mobilité conviviale ainsi qu'à une mise en valeur de ce carrefour devraient valoriser significativement les parties est et sud du site. Le développeur n'aurait-il pas intérêt à profiter du prestige d'une « Porte de l'Est » ?

Dans ce contexte, l'équilibre général des bâtiments projetés sur le site de la Place Versailles ne devrait-il pas être modifié de façon à obtenir la densité totale désirée, tout en réduisant les impacts sur les citoyens vivant à proximité du site ? N'oublions pas l'augmentation significative de la notoriété et de la désirabilité du secteur pour différents usages.

LA CRÉATION D'UN MILIEU DE VIE DE QUALITÉ POUR LES FUTURS RÉSIDENTS ET POUR LE VOISINAGE

Le projet de requalification de la Place Versailles voisine deux secteurs résidentiels, l'un formé d'unifamiliales de faible hauteur, l'autre constitué d'une série d'immeubles résidentiels de six étages.

Le présent mémoire cherche à explorer les conditions qui amélioreraient tant la vie des futurs résidents du projet, que celle des gens vivant à la périphérie du site. Il cherche à démontrer qu'une planification soignée pourrait être bénéfique aux uns et aux autres.

L'école primaire, les installations communautaires et les parcs prévus au projet répondent à certaines exigences de l'Arrondissement. Répondront-elles adéquatement aux besoins des milliers de futurs résidents de ce quartier ? Assurément, ces citoyens chercheront des services complémentaires, (école secondaire, terrains de sport, ...) dans ou au pourtour du site.

Ne faudrait-il pas réfléchir dès maintenant aux moyens de mieux répondre à ces besoins futurs ? Par exemple, tôt ou tard, les terrains sous la ligne de haute tension d'Hydro-Québec seront convoités pour offrir des activités complémentaires à celles des parcs 1 et 2. Les citoyens du nouveau quartier chercheront à rejoindre les parcs Radisson, du Bocage et des Roseraies. Quels trajets emprunteront-ils ? Certains enverront leurs enfants à l'école des Roseraies, à l'école Dunton et autres. Comment leur offrir des parcours véritablement sécuritaires et conviviaux ?

Le développement plus efficace des parties du site avoisinant la rue Sherbrooke et l'autoroute A-25 devrait permettre d'alléger certains paramètres du plan actuel. Par exemple, on pourrait réduire les hauteurs de certains bâtiments projetés.

VIVRE ENSEMBLE

Actuellement, le projet prévoit repousser les citoyens à revenus moindres à la limite de l'arrondissement Anjou. Ce type de concentration était d'usage dans les années 1950 à 1970. Depuis lors, nous savons qu'il est nettement préférable d'intégrer les différentes clientèles dans un nouveau quartier, plutôt que créer des ghettos problématiques.

Le charme des villes résulte de la coexistence d'ambiances diverses, les lieux modernes voisinant des bâtiments anciens, recyclés. Le projet actuel présente une image uniformément et inexorablement lisse, tant par sa clientèle probable que par son architecture, exception faite des hauteurs variées des bâtiments. Aucune place pour ce qui pourrait retrousser dans une vision stéréotypée de la ville aseptisée.

Pourquoi ne pas réinventer certains bâtiments ou sections de bâtiments actuels qui présentent une typologie caractéristique, iconique ?

Pourquoi, dans certains secteurs voisinant les habitations existantes, ne pas créer des rues et des îlots moins hauts, mais plus serrés. Plusieurs développements strictement dédiés aux piétons seulement adoptent cette typologie qui favorise mieux l'émergence d'une vie de quartier ?

LES STATIONNEMENTS

Le projet voisine un exceptionnel pôle de transport collectif. (métro, tramway, pôle intermodal). Le projet devrait donc être exemplaire en ce qui concerne la réduction globale des besoins en stationnement pour ses résidents.

L'actuelle tendance de créer des cases de stationnement dédiées contribue à l'augmentation du nombre de cases nécessaires et aux coûts reliés (60 000\$ par case). Pour réduire les surfaces requises, il ne faut pas créer de cases dédiées. Il faut favoriser l'autopartage, l'utilisation du Bixi. Il faut offrir des passes de transport collectif aux nouveaux résidents. Cette stratégie permettrait de réduire significativement le coût de chaque unité résidentielle.

Le centre commercial prévoit offrir de nouvelles places de stationnement étagées pour remplacer celles éliminées pour la création des nouveaux aménagements (bâtiments, rues, parcs...). Selon les plans du développeur, un stationnement étagé devrait être construit en bordure immédiate de la rue Boucherville, la voie de service de l'autoroute A-25.

Est-ce que le voisinage immédiat d'une future entrée de ville constitue la meilleure localisation pour un stationnement étagé ? Certainement pas. Idéalement, le promoteur construirait un stationnement souterrain qui, dans vingt ans, formerait les fondations d'un bâtiment signature.

Serait-il possible de suivre la même recette pour d'autres stationnements souterrains qui serviraient d'abord pour le centre commercial et qui, par la suite, seraient intégrés à des complexes mixtes ou d'habitation ?

LA GÉOTHERMIE, UNE FAÇON DE RÉDUIRE SIGNIFICATIVEMENT LES COÛTS FUTURS

La géothermie s'impose de plus en plus comme une façon de réduire significativement les coûts de chauffage et de climatisation. Ce processus, utilisé à grande échelle dans le cadre de réseaux thermiques urbains, permet de réaliser des économies d'énergie très substantielles. Ainsi, certains projets nouveaux, d'envergure, prévoient des installations d'envergure de 4^{ème} génération, où il est possible de transférer la chaleur excédentaire de certaines unités vers d'autres situées à l'ombre qui ont besoin de chaleur.

La géothermie, combinée à un ou plusieurs réseaux thermiques urbains, pourrait à la fois contribuer à réduire significativement les coûts d'opération du centre commercial existant et ceux du nouveau développement.

LE VERDISSEMENT

Le projet prévoit une bande tampon en bordure de la voie de service, deux parcs et une place publique. Serait-il possible de faire participer la zone tampon à la création de l'entrée de ville, en la remodelant et en y intégrant une séquence d'œuvres d'art ?

La forme de la zone tampon pourrait-elle être modifiée de façon à élargir l'extrémité nord du parc faisant face à la rue Pierre Corneille ? Ce faisant les résidents vivant du côté nord de cette rue profiteraient d'une vue plus large sur le futur parc.

Le projet ne devrait-il pas inclure des murs et toits verts ? Des serres de production nourricière sur certains toits ?

CONCLUSION

Réaménager le Centre commercial Place Versailles est une très bonne idée. Le projet sur la table est très intéressant à plusieurs égards. Malheureusement, le projet ne tire pas pleinement parti de plusieurs avantages stratégiques C'est pourquoi il doit être amélioré sur plusieurs aspects :

- améliorer l'expérience des usagers et des opérateurs des transports collectifs ;
- profiter et contribuer à la création d'une véritable « Porte de l'Est », véritable suture solennelle entre Mercier-Est et Mercier-Ouest par-dessus de la déchirure créée par l'aménagement de l'autoroute A-25 ;
- améliorer les interfaces du projet avec les quartiers résidentiels adjacents
- créer un véritable milieu urbain polyvalent, polymorphe plutôt qu'une "Ville Nouvelle" générique, déconnectée de son voisinage.
- créer un site exemplaire tant par la gestion des stationnements, des espaces verts...

Au final, ce site remarquable pour son accessibilité doit être requalifié d'une façon exemplaire. Faire autrement serait gaspiller le potentiel exceptionnel du site. Créer un milieu de vie et des connexions avec son environnement de très grande qualité serait bénéfique pour tous, tant économiquement que socialement. Pour cela, il faut revoir plusieurs paramètres du projet et de son environnement.

C'est pourquoi le Gouvernement du Québec, la Ville de Montréal et l'Autorité régionale de transport de Montréal, le développeur et les citoyens doivent rapidement mettre en

place une structure permettant de développer les solutions optimales pour ce territoire stratégique à l'échelle de Montréal et de sa région.

Daniel Chartier

Architecte paysagiste et résident de Mercier-Est

Septembre 2024