

Bonsoir à toutes et à tous,

Je suis honoré et privilégié de pouvoir partager mon avis sur ce projet qui, à mon sens, aura un impact significatif non seulement sur notre quartier et notre arrondissement, mais aussi sur tout l'est de l'île.

Aujourd'hui, je souhaite vous exposer ma perspective en tant que résident près de la Place Versailles et futur parent dans ce quartier. En effet, ma conjointe devrait accoucher de notre fille dans quelques jours. Vous me permettrez donc de garder mon téléphone en mode sonnerie au cas où elle devait m'appeler.

Pour commencer, je tiens à exprimer mon soutien enthousiaste pour ce nouveau projet, que j'attendais avec impatience. J'espère en effet que la nouvelle offre commerciale incluse, ainsi que l'école et les espaces publics prévus, répondront aux besoins croissants de notre quartier. L'arrivée imminente de notre premier enfant me réjouit à l'idée d'avoir davantage d'activités et de commodités à proximité, ce qui nous évitera de devoir nous rendre ailleurs pour nos repas ou nos achats. Nous utilisons le métro et avons une voiture pour les trajets plus longs, mais rien ne vaut la commodité de marcher directement vers notre destination. Pour l'instant, bien que je n'aie rien contre ceux qui travaillent à la Place Versailles, l'endroit est peu attrayant. L'intérieur est daté, les commerces ne sont pas adaptés aux besoins modernes, et l'offre de restauration est tellement limitée que nous ne mangeons jamais là-bas. De plus, l'accès à la Place Versailles illustre parfaitement le tout-à-l'auto du 20^e siècle : absence de pistes cyclables, espace piéton insuffisant, et panneaux d'arrêt souvent ignorés.

Je tiens à préciser que mes préoccupations ne portent pas sur la réalisation du projet en soi, mais plutôt sur son intégration dans le quartier. Un projet de cette envergure est rare et, une fois achevé, il sera difficile de le modifier.

Pour mieux comprendre où on s'en va, il est utile d'examiner la situation actuelle. Actuellement, la mobilité dans le secteur est problématique. Comme je l'ai mentionné, se rendre à la Place Versailles, que ce soit du nord, sur Pierre Corneille qui demande de traverser le stationnement, de l'ouest en évitant les autobus et voitures sur Trianon, depuis le sud de Sherbrooke, un 'stroad' avec une lumière pour piéton qui nous fait attendre très longtemps, ou l'est de l'Autoroute 25 en évitant les voitures qui passent toujours sur la rouge sur De Boucherville, le faire sans voiture est une expérience désagréable. Il n'y a pas d'espace vert, les voitures ne respectent pas toujours les arrêts (en particulier près du Maxi), et les intersections aux rues Curatteau et Boucherville qui sont souvent remplies de voitures qui ont décidé de s'avancer même s'il n'y a pas d'espace, bloquant ainsi les voitures, cyclistes et piétons dans le sens perpendiculaire. La cerise sur le sunday, c'est le tout petit espace pour y stationner les vélos, près du Maxi, qui n'est là que quelques mois par année.

Un afflux important de personnes dans une zone déjà congestionnée (comme les heures de pointe sur Sherbrooke et rue de Boucherville, ainsi que l'Autoroute 25) pourrait entraîner un désastre routier.

Le problème ne réside pas vraiment dans le nombre de personnes qui y habiteront, mais dans le conflit possible entre le style de vie proposé et les options de transport disponibles pour les nouveaux résidents et les gens autour. Une offre commerciale améliorée et une meilleure restauration favoriseront un mode de vie plus local, réduisant les déplacements extérieurs. Toutefois, les résidents devront parfois se déplacer, et la voiture ne doit pas être leur seul choix. Il est crucial de développer rapidement, idéalement avant l'arrivée des nouveaux habitants, des alternatives de transport.

Voici quelques idées pour améliorer le projet :

- 1. Pistes cyclables :** Bien que l'arrondissement fasse des efforts pour développer les pistes cyclables, l'est est souvent négligé. Il est essentiel d'avoir une piste cyclable sur Sherbrooke pour relier Est et Ouest. Avec l'ajout futur d'une station de métro à Anjou, une piste sur De Boucherville (Boulevard Louis-H.-Lafontaine) semble raisonnable. Les plans montrent une piste bidirectionnelle possible De Boucherville, à l'ouest de l'A25, mais la présence de la voie réservée aux autobus complique cette option. Des pistes unidirectionnelles de chaque côté, c'est à dire sur De Boucherville / Boul. Louis H. La Fontaine à l'ouest et à l'est de l'A25, ou une voie moins directe passant par Authion, Malicorne et Mayenne, pour finalement rejoindre des Roseraies, pourraient être envisagées. Une refonte du passage sur Curatteau avec des pistes cyclables est également cruciale. Concernant les pistes au sein du projet, je suis préoccupé par leur intégration sur le trottoir, ce qui pourrait causer des conflits avec les piétons. Ca me rappelle un peu le quartier Unisolar à Brossard. Il serait préférable d'avoir des pistes séparées et protégées à une hauteur différente de celle du trottoir.
- 2. Accès et sécurité piétonne :** Il est important de faciliter l'accès au quartier pour les piétons et de sécuriser ces déplacements. Je ne comprends pas pourquoi chaque rue du projet doit nécessairement être accessible aux voitures, alors que chaque immeuble aura déjà un accès automobile en périphérie. Des rues piétonnes et cyclables, suffisamment larges pour les véhicules d'urgence et les adresses civiques, devraient être envisagées. Il me semble que la règle est d'avoir une voie de 6 mètres de large avec ou sans trottoir pour que les pompiers puissent déployer les stabilisateurs des camions. Avec une école planifiée, et présentement aucunes mesures d'atténuation du trafic automobile (Sur le plan de typologies de rue, je vous rappelle qu'on indique que l'avenue de l'école sera une 'Rue principale (collectrice)', loin des voie partagées ou rue locale publique qu'on voit ailleurs dans le plan), on a tout a gagner à avoir des rues sécuritaires sans voitures, surtout sachant qu'il y aura amplement d'accès automobile en périphérie du projet. Et même si la pertinence des voies automobiles est là, je peine encore plus à comprendre la pertinence d'avoir les zones de stationnement sur rue, considérant le stationnement étagé qui sera disponible. Le but de ce projet est d'avoir tout à distance de marche, je ne vois pas pourquoi les visiteurs qui s'y rendent en voiture ne pourraient pas simplement utiliser le stationnement étagé. En retirant l'espace de stationnement, on peut élargir encore plus les zones piétonnes, particulièrement près des commerces et restaurants, permettant ainsi des espaces sécuritaires pour les piétons et cyclistes, ainsi que de beaux endroits pour

installer des terrasses.

- 3. Transport structurant :** On parle beaucoup du Projet Structurant de l'Est, avec un tramway qui passera sur Sherbrooke. Il faut pousser pour que ça se passe rapidement. En d'autres mots cette ligne doit ouvrir avant que le redéveloppement de la Place Versaille soit terminé. Il faut que cette ligne, ainsi que la ligne verte du métro, fasse partie du mode de vie des gens y habitant dès le jour 1. Ce sont les étudiants et les travailleurs qui ont le plus à gagné à échanger leur voiture pour le métro et le tramway pour se rendre à leur destination, mais ce sera aussi une option additionnelle pour ceux qui voudront se rendre à ce nouveau quartier. Sachant aussi qu'un mode de transport structurant en surface sur Sherbrooke, au plus de la station Radisson, pourrait revitaliser le secteur, il sera très important de prioriser l'offre commerciale sur la côté Sherbrooke pour maximiser l'accès à ceux provenant du transport en commun.

- 4. Auto-partage :** Puisque la voiture demeure toujours importante pour beaucoup de déplacements à Montréal (Ne nous le cachons pas, une simple visite à l'est de l'A25 ou à l'extérieur de Montréal se fait très difficilement sans voiture), il faudrait prévoir une offre importante d'autopartage, par exemple avec Communauto. Il serait bien d'encourager ce redéveloppement à offrir un partenariat avec Communauto pour offrir des voitures en station pour réduire au maximum le besoin d'acheter une voiture, ou parfois même deux, pour chaque ménage. Considérant les besoins et horaires qui varient beaucoup d'une personne à l'autre. Une seule voiture utilisé en autopartage peut parfois remplacer jusqu'à 15 voitures qui passent la majorité de leur temps stationnées. On peut imagine l'impact qu'une dizaine de ces voitures pourrait avoir sur le parc automobile dans ce nouveau quartier. J'ai vu dans le plan la phrase suivante: 'Pour pallier au besoin de voitures individuelles, des emplacements pour des voitures en autopartage seraient disponibles sur rue.' Ce n'est pas clair, par contre, si c'est un souhait, ou un plan réel qui sera intégré dans le design des rues (pg 75).

Vous verrez que mon message porte beaucoup sur la mobilité, et c'est parce que je crois réellement que c'est là où se fera sentir l'impact le plus fortement pour les gens du quartier mais aussi autour du quartier. Ce projet a un grand potentiel pour améliorer la qualité de vie sur ce site et pour les gens habitant autour, mais il est crucial de le réaliser correctement pour éviter les erreurs du passé et garantir son acceptabilité sociale.

Merci beaucoup pour votre attention,

Bonne soirée.