

Montréal, le 13 février 2009

Madame Stéphanie Espach
Secrétaire de la commission
Office de consultation publique de Montréal

Objet : Projet de réaménagement des Places l'Acadie et Henri-Bourassa – suivi des séances d'information des 28 et 29 janvier et réponses aux questions additionnelles de la commission

Madame,

Vous trouverez ci-bas les réponses de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) et du Groupe Tyron aux questions transmises par la commission le 6 février dernier.

MONTAGE FINANCIER ET GESTION DU PROJET

QP1 À combien évaluez-vous le coût du projet dans son ensemble ?

Les coûts du projet dans son ensemble sont évalués à environ 200 M\$.

QP2 Pourriez-vous préciser en détail le phasage et l'échéancier du projet, de la démolition jusqu'à sa complétion selon le plan proposé ?

Il est prévu que la première phase de construction soit constituée des deux édifices de logements sociaux et du premier immeuble Accès condos (avec excavation immédiate des espaces souterrains prévus pour le deuxième bâtiment Accès condos afin d'amoindrir les inconvénients aux voisins) : l'objectif de livraison des unités de logements sociaux est le 1er juillet 2010, dans la perspective d'un droit de retour des anciens résidents dans les meilleurs délais possibles. Rappelons que le maire de Montréal, la Ville et la SHDM se sont formellement engagés à construire d'abord les logements sociaux.

Les autres bâtiments du projet seront construits après l'été 2010. L'échéancier détaillé n'est pas connu à ce moment ci, mais l'objectif de livraison des unités est l'année 2012.

Pour la première phase, on prévoit terminer la démolition ce printemps (sous réserve de considérations techniques, notamment celles reliées au versement de subventions à la démolition). Sans présumer des conclusions du rapport de l'Office de consultation publique de Montréal, ni des décisions des élus à cet égard, on souhaite une adoption des règlements au conseil municipal d'ici la fin juin 2009.

Les démarches pour l'obtention des permis, en tenant compte des dispositions du Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement, seront faites cet été afin de pouvoir débiter la construction immédiatement après leur émission.

QP3 Lors de l'annonce de l'achat des terrains par le Groupe Tyron en avril 2008, le maire de Montréal indiquait dans une note d'allocation (doc. 6.3) que « l'entente entre la SHDM et le Groupe Tyron garantit au constructeur que la SHDM fera l'acquisition des unités non vendues d'Accès Condos après un délai convenu. Cette garantie d'achat de la SHDM aide le Groupe Tyron à obtenir le financement pour la réalisation de l'ensemble du projet. Le Groupe Tyron devra, en contrepartie, s'engager à construire un nombre déterminé de logements sociaux et abordables, conformément aux volontés de la SHDM et de la Ville de Montréal ». Peut-on connaître le délai d'achat convenu entre les parties dans cette entente ?

Il est convenu que quatre mois après la fin des travaux, la SHDM finance les unités invendues à l'entrepreneur et assume les frais d'électricité, de chauffage et de copropriété. Le rachat des unités invendues par la SHDM se ferait dix-huit mois après ce premier délai de quatre mois.

CLIMAT SONORE

QP4 Dans la mise à jour de l'étude acoustique (doc. 3.8), les niveaux sonores ont été mesurés à 1,5 mètre et à 5 mètres du sol en tenant compte d'une barrière acoustique de 6 mètres. Les résultats de cette étude sont-ils valables pour les appartements des étages supérieurs non protégés par la barrière antibruit ?

Les résultats de l'étude acoustique (doc. 3.8) sont aussi valables pour les étages supérieurs non protégés par la barrière anti-bruit. En fait, les niveaux sonores qui apparaissent au document 3.8 daté du 15 décembre 2008 n'ont pas été mesurés: ils ont été évalués à l'aide du logiciel CADNA/A selon un modèle qui a d'abord été validé à l'aide de mesures acoustiques faites sur le site actuel à 1.5 et 5 m du sol. Les niveaux sonores calculés par le logiciel CADNA/A cités dans le document 3.8 prennent en compte l'atténuation procurée par l'écran sonore de 6 m de hauteur qui sera construit le long de l'autoroute 15. Cet écran réduira efficacement le bruit routier perçu au sol, mais ne projettera que peu ou pas d'ombre acoustique sur les étages supérieurs des édifices qui auront vue sur l'autoroute, par-dessus l'écran sonore.

Les niveaux sonores évalués au sol à une hauteur de 1.5 m apparaissent à la figure 2 du rapport du 15 décembre 2008 sous forme de courbes isophoniques avec une légende de couleurs. Les niveaux sonores LAeq(24 hres) les plus élevés qui ont été estimés en façade des bâtiments, pour tous les étages, apparaissent au tableau 1 du document 3.8, ainsi que sur la figure 2, sous forme de chiffres apposés le long des façades des bâtiments. (Réponse fournie par M. Michel Morin, B.Arch., ASA, ASTM, Président et conseiller principal, MJM CONSEILLERS EN ACOUSTIQUE INC.).

QP5 Pour les étages supérieurs qui ne sont pas protégés par le mur antibruit, pouvez-vous fournir un estimé des niveaux sonores transmis à l'intérieur des appartements qui ont une façade extérieure exposée à des niveaux supérieurs à 75dB(A) ?

- En LAeq (24 heures), LAeq (12 heures) jour et LAeq (12 heures) nuit ;

- Selon les types de pièces et le croquis de configuration « Pièces type sur l'autoroute 15 » tel qu'indiqué à la dernière page de l'étude acoustique du 15 décembre 2008 (doc. 3.8).

L'article 2.2 intitulé «Estimation des niveaux transmis à l'intérieur de pièces types» du document 3.8 daté du 15 décembre 2008 répond à la question QP5 ci-haut. Le tableau 2 faisant partie de cet article contient une évaluation des niveaux sonores $L_{Aeq(24hres)}$ transmis à l'intérieur de quatre pièces types pour les façades du projet les plus exposées au bruit de l'autoroute 15 correspondant aux élévations fournies par l'architecte Campanella et Associés illustrées à la dernière page du document 3.8. Ces évaluations ont été faites pour une exposition des façades au bruit autoroutier de $L_{Aeq(24hres)} = 79$ dBA, à l'aide du logiciel IBANA (développé par le Conseil National de Recherches du Canada pour le bruit en zone aéroportuaire, mais que l'on peut aussi utiliser pour le bruit routier), et en utilisant les affaiblissements sonores mesurés en laboratoire procurés par les fenêtres et les murs extérieurs décrits à l'alinéa d) du paragraphe 2.2. La configuration des façades à travers lesquelles le bruit routier est transmis qui ont été fournies par l'architecte apparaissent aussi à ce tableau, ainsi que les critères de la SCHL utilisés comme objectifs à atteindre. Vous noterez que les critères de la SCHL, qui font office de norme partout au Canada en matière de bruit routier et ferroviaire en milieu résidentiel, sont exprimés en termes de niveaux $L_{Aeq(24hres)}$ qui prennent en compte les variations du bruit routier entre différentes périodes du jour et de la nuit. À notre avis et de l'avis d'une majorité d'experts et de scientifiques oeuvrant en acoustique, le $L_{Aeq(24hres)}$ constitue encore le meilleur indicateur de la gêne causée par le bruit routier en milieu résidentiel. Pour ce qui est de la variation des niveaux de bruit routier selon les heures de la journée, nous vous référons aux graphes 2, 3 et 4 du rapport d'étude produit par MJM Conseillers en Acoustique Inc soumis en date du 16 juillet 2008: vous y verrez tracée l'évolution, sur une période de 24 heures, du bruit produit par les boulevards L'Acadie et Henri-Bourassa ainsi que par l'autoroute 15. On constate sur ces graphes une baisse d'environ 10 dBA pour la période de nuit allant de 11h00 à 07h00 dans le cas des boulevards L'Acadie et Henri-Bourassa, et d'environ 5 dBA dans le cas de l'autoroute 15. (Réponse fournie par M. Michel Morin, B.Arch., ASA, ASTM, Président et conseiller principal, MJM CONSEILLERS EN ACOUSTIQUE INC.).

QUALITÉ DE L'AIR

QP6 Le rapport final de l'étude de qualité de l'air en date de décembre 2008 conclut qu'« il y a des dépassements de particules fines sur plusieurs périodes et sur plusieurs jours. Les dépassements sont cependant comparables à ceux de toute la ville de Montréal sur une période d'un an » (doc. 3.6, p. 10).

QP6a) Est- ce que cela signifie que la concentration de particules fines est homogène partout à Montréal ?

La concentration de particules fines à Montréal n'est pas partout homogène. Les dépassements sont cependant comparables à ceux de toute la ville de Montréal sur une période d'un an pour les endroits situés dans le même genre de configuration urbaine que le site Henri-Bourassa/Acadie.

QP6b) En milieu urbain, est-ce que les concentrations de particules fines ont tendances à être plus élevées à mesure qu'on s'approche d'une autoroute ?

Oui, car les particules fines proviennent en partie des gaz d'échappement des véhicules. Toutefois, les particules fines proviennent également et en grande partie du chauffage résidentiel au bois et de certains procédés industriels.

QP6c) Plus spécifiquement, si j'habite à proximité d'une autoroute, suis-je plus exposé aux particules fines que si j'habite loin d'une autoroute ?

Oui, car il y a un nombre plus important de véhicules.

QP7 L'étude recommande l'érection d'un mur barrière pour atténuer les nuisances des particules fines. Quelle est l'efficacité d'une telle mesure ? De quel pourcentage cette mesure réduirait-elle les concentrations de particules fines ?

L'efficacité d'un mur barrière dépend notamment de sa hauteur. Nous ne pouvons cependant pas donner un pourcentage exact de réduction des concentrations de particules fines car cela dépend des concepts du mur barrière, de sa longueur, de sa hauteur, de sa proximité avec l'autoroute, etc. (Les réponses aux questions QP6 et QP7 ont été fournies par M. Van Hiep Nguyen, ing., de la firme Teknika HBA inc.).

PROJET D'AMÉNAGEMENT

QP8 Le Comité ad hoc d'architecture et d'urbanisme (CAU) dans son avis du 3 octobre suggère « [...] d'éliminer la voie privée donnant accès à la résidence pour personnes âgées [...] » (doc. 2.4.1.1 p. 3). Cette option a-t-elle été étudiée ? Si oui, pourquoi n'a-t-elle pas été retenue ?

Cette option a bien sûr été étudiée ; elle l'avait d'ailleurs été avant même d'en recevoir la suggestion du CAU. Elle n'a pas été retenue pour les raisons suivantes :

- **L'obligation de maintenir un lien d'une distance raisonnable avec la voie publique pour les résidents et les commerces de proximité (accès aux logements, livraisons, etc.) ;**
- **La volonté de ne pas superposer la voie publique (en la rapprochant des bâtiments, par exemple) à des stationnements souterrains privés ;**
- **Le souci, pour des motivations d'intégration urbaine optimale, de maintenir l'alignement des bâtiments sur le boulevard Henri-Bourassa plutôt que de les rapprocher de la voie publique au centre du site ;**
- **La capacité de concevoir un aménagement paysager de qualité pour cet espace et d'y inclure des mesures de contrôle de la vitesse et du volume de circulation véhiculaire.**

QP9 Pouvez-vous fournir un estimé, par groupes d'âge, du nombre de nouveaux résidents en logement social, en condo abordable et en résidence pour personnes âgées qui occuperont le site une fois le projet complété ?

0-6 ans, 7-12 ans, 13-18 ans, 19-65 ans

À l'exception des résidences pour personnes âgées, pour lesquelles on sait que 100 % des résidents auront plus de 19 ans (probablement autour de 900 personnes dans les 600 unités), il est difficile de prévoir la répartition exacte des groupes d'âge.

Pour ce qui est des unités Accès condos, par exemple, il est absolument impossible de connaître la répartition des groupes d'âges avant que les unités ne soient vendues. Aucun critère de vente ne fait référence à l'âge des occupants, à l'exception de celui de l'acheteur (qui doit évidemment avoir plus de 18 ans). Ceci dit, la typologie des unités peut permettre à la Commission de se faire une idée des répartitions potentielles si elle le souhaite. Il s'agit du meilleur indicateur disponible, à notre avis. Cette typologie, qui prévoit un nombre important d'unités qui peuvent accueillir des familles, est la suivante :

1 chambre à coucher: 71 unités

2 chambres à coucher: 282 unités

3 chambres à coucher: 124 unités

Pour ce qui est de la répartition des groupes d'âge dans les logements sociaux, cet aspect du dossier relève de la Ville et des futurs propriétaires de ces bâtiments. Cette question a donc été acheminée à Mme Julia Davies, au Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal, laquelle nous a confirmé qu'elle transmettrait réponse à la commission dans les meilleurs délais.

QP10 Dans la dernière version du plan d'ensemble, quelle est la largeur de la nouvelle emprise de la voie publique et quelle est la largeur de la partie réservée à la circulation automobile ?

Cette nouvelle emprise de la voie publique est de 22,6 m ; la partie réservée à la circulation automobile est de 6,2 m.

Cependant, dans la partie entourant le nouveau parc de voisinage, les dimensions sont différentes. L'emprise de la voie publique y est de 11 m (et atteint 14,6 m lorsque immédiatement face au passage piétonnier menant au boulevard Henri-Bourassa). La partie réservée à la circulation automobile varie quant à elle de 4,9 m à 7,3 m selon que du stationnement sur rue soit prévu ou non.

IMPACTS ÉOLIENS

QP11 L'avis sur les impacts éoliens (doc. 3.4.) indique que la végétation et les aménagements paysagers sur le site permettraient d'atténuer les effets d'inconfort du vent pour les usagers à certains endroits, et notamment pour les façades longeant le boulevard Henri-Bourassa. Qu'en est-il de l'efficacité de ces mesures en hiver ?

En hiver, l'efficacité des mesures d'atténuation des impacts éoliens à l'aide d'arbres ou de végétation est intacte en présence de conifères, d'arbres à feuilles persistantes (« evergreens ») ou d'arbustes, mais elle est diminuée en présence d'arbres feuillus. Pour les secteurs fréquentés en hiver, qui présentent des zones sujettes à des accélérations locales du vent (par exemple, certains coins de bâtiments), ou des tronçons de voies piétonnes pouvant être inconfortables, il convient donc d'utiliser des aménagements denses, dont la hauteur est approximativement équivalente à celle des piétons. Ces aménagements permettront de freiner le libre parcours du vent et d'améliorer l'inconfort éolien. La mixité et les types arbres ou d'arbustes choisis pour constituer ces aménagements devront être déterminés dans un cadre d'aménagement paysager, établi par des architectes de paysage. (Réponse fournie par Mme Catherine Denault, ing., du Groupe-Conseil LaSalle Inc.).

LOGEMENTS SOCIAUX

QP12 Lors de l'audience, il a été indiqué que le coût des climatiseurs serait inclus dans le coût du logement. Doit-on comprendre que les frais additionnels d'électricité relatifs à l'utilisation de l'appareil seront inclus dans le prix des loyers ? Peut-on estimer à combien s'élèveront ces frais ?

Puisque cet aspect du dossier relève de sa responsabilité, cette question a été acheminée à Mme Julia Davies, au Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal, laquelle nous a confirmé qu'elle transmettrait réponse à la commission dans les meilleurs délais.

Confiant que ces réponses apporteront un éclairage supplémentaire aux travaux de la commission, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations les meilleures.



Pierre Guillot-Hurtubise
Associé principal, Octane
Pour la SHDM et le Groupe Tyron

c.c. Mme Suzanne Gasse, architecte, chargée de projet, SHDM
M. John Mignacca, président, Groupe Tyron
M. Fernando De Marco, architecte, Campanella et associés
Mme Julia Davies, Conseillère en aménagement, chef d'équipe
Direction de l'habitation, Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine,
Ville de Montréal