

MOBILITÉ

1. Plusieurs questions portaient sur la sécurité autour de la station de métro Radisson, notamment à l'intersection des rues Faradon et du Trianon. Quelles sont les mesures que vous comptez prendre pour garantir la sécurité des transports actifs (piétons et cyclistes) et l'accessibilité de la station de métro, notamment en termes d'aménagement?

Réponse : L'arrondissement prévoit la création d'un comité de travail composé de la division d'urbanisme et du bureau de l'expertise technique (BET) avec la collaboration de la Ville-centre (SUM, possiblement la division aménagement des rues) afin de prévoir des aménagements de l'intersection et du tronçon de la rue du Trianon entre les rues Sherbrooke et Faradon en cohérence avec des études de circulation concluante pour le secteur.

2. À plusieurs reprises, répondant aux préoccupations des citoyens en lien avec les enjeux d'accessibilité universelle à la station de métro Radisson et la sécurité des déplacements actifs autour de ladite station, vous avez interpellé l'ARTM et la STM, propriétaire et/ou gestionnaires des espaces. Existe-t-il un cadre d'échanges formel de discussions et d'échanges entre l'arrondissement et ces deux entités? Quelle est la nature de ces échanges? Les enjeux mentionnés y sont-ils abordés?

Réponse : Actuellement, il n'y a pas de cadre d'échange formel de discussions et d'échanges entre l'arrondissement et ces entités. Toutefois, l'arrondissement poursuivra ses discussions avec l'ARTM et la STM afin d'évaluer la possibilité de prévoir périodiquement leurs participations au comité de travail (MHM-Ville) qui sera créé, conformément à l'engagement confirmé au point 1 - Mobilité.

3. Quelles sont les mesures de mitigations envisagées pour faire face aux perturbations de la circulation dues aux camions et autres équipements de construction pendant les travaux?

Réponse :

- Dans le cadre de l'entente de développement et l'entente sur les infrastructures, le promoteur devra respecter les exigences et aménagements mise en place dans le cadre du plan de gestion des impacts de la construction (nuisances, circulation, sécurité, etc.).
- Les aires d'attentes et équipements liés au chantier devront être aménagées sur le site du projet. De plus, le requérant devra déposer, pour chacune des étapes du développement, un plan d'aménagement du chantier et un plan de circulation de camionnage (origine-destination). Ces derniers devront être analysés et approuvés par l'arrondissement, afin de planifier et intervenir sur le réseau public lorsque nécessaire.

- Les accès aux aires de travaux doivent être accessibles par le réseau routier supérieur qui permet le passage des camions.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

1. Quelles sont les normes minimales applicables en matière de bruit? Avez-vous sollicité la collaboration de la direction régionale de la santé publique au sujet des enjeux liés à la santé ?

Réponse: Le règlement sur le bruit de l'arrondissement MHM (B-3) encadre par des normes les niveaux de bruit maximum autorisés selon le moment de la journée (jour et nuit) et le lieu où le bruit est perçu.

Tout d'abord, il est interdit de réaliser ou de faire réaliser des travaux bruyants comme le dynamitage, la construction, la démolition, la livraison de matériaux, ou l'utilisation d'outils bruyants, ainsi que l'excavation ou le compactage, entre 19 h et 7 h du lundi au vendredi, et entre 17 h et 9 h les samedi et dimanche.

De plus, ce même règlement indique, pour l'ensemble de l'arrondissement, les niveaux sonores maximaux autorisés, soit :

- Dans une chambre à coucher le niveau maximal est de 45 dB(A) le jour (entre 7h et 22) et de 40 dB(A) la nuit (entre 22h et 7h)
- À l'extérieur d'une unité résidentielle, le niveau maximal est de 55 dB(A) le jour (entre 7h et 22) et de 50 dB(A) la nuit (entre 22h et 7h).

En complément, dans le règlement article 89, il est précisé à l'article 46 qu'« un terrain situé à moins de 300 m de l'emprise de l'autoroute 25 ne peut pas être occupé par un usage sensible (usage résidentiel, école, garderie, etc) si le niveau sonore, à l'intérieur du bâtiment, est supérieur à 40 dBA Leq (24 h) ou par un espace de détente au sol à l'extérieur du bâtiment si le niveau sonore est supérieur à 55 dBA Leq (24 h) ».

En 2023, le Règlement sur le bruit de l'arrondissement (B-3) a été révisé en s'appuyant sur les méthodes de mesure du bruit employées par le ministère de l'Environnement. Ces nouvelles méthodes visent à préciser et améliorer les pratiques en matière de contrôle et de mesure des nuisances sonores, dans le but de promouvoir une cohabitation harmonieuse entre les différentes activités.

2. Quelles sont les mesures envisagées par l'arrondissement ou la Ville pour réduire les impacts négatifs de l'augmentation de la population sur la qualité de vie des résidents actuels ?

Réponse :

- L'étude de circulation réalisée par le promoteur a conclu que le redéveloppement du site a un impact limité sur la circulation automobile et que les conditions ne se dégradent pas. Le changement de vocation du site, passant d'un centre commercial très axé sur l'automobile à un usage mixte situé à proximité d'un axe

structurant de transports en commun, fait que le projet n'a pas, de manière générale, d'impact négatif sur la circulation.

- Le projet de redéveloppement prévoit la création de plusieurs parcs et commerces de quartier qui bénéficieront à l'ensemble des résidents locaux.
- La conception du projet réduira l'intrusion du bruit et de la poussière provenant de l'autoroute dans les quartiers voisins déjà établis.
- Le projet propose un ajout important en termes de verdissement et de plantation d'arbres ce qui permettra d'atténuer une partie de l'effet d'îlot de chaleur généré par l'actuel stationnement asphalté. De plus, les espaces verts permettront une meilleure gestion des eaux de ruissellement dans le secteur.
- Les sens de circulation et la grille de rues prévues permettront de limiter la circulation de transit à l'intérieur du site du projet;
- Une école primaire sera intégrée au projet, offrant ainsi un avantage direct aux familles résidant dans le secteur.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

1. En ce qui concerne les énergies renouvelables, envisagez-vous l'utilisation du gaz naturel renouvelable (GNR) ou de la géothermie?

Réponse: Le choix d'offrir des énergies renouvelables relève du promoteur immobilier et des propriétaires Place Versailles.

2. Existe-t-il à l'arrondissement des normes relatives au nombre de places de stationnement réservé aux véhicules électriques dans les projets de cette envergure? Les bâtiments et les rues seront-ils équipés de bornes électriques pour les véhicules, l'autopartage électrique et autres?

Réponse: Des exigences sont prévues à l'article 619.1 du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement (01-275) « Une aire de stationnement de 5 unités et plus doit être desservie par une installation électrique pour recevoir une borne de recharge pour véhicule électrique de niveau 2 (240 volts) pour chaque unité de stationnement prévue ».

Autrement dit, la borne n'a pas à être installée, mais le filage électrique doit être passé pour chaque unité de stationnement permettant ainsi l'installation rapide et à plus faibles coûts pour les utilisateurs d'une borne électrique.

L'arrondissement exigera dans l'entente sur les infrastructures d'un minimum de bornes électriques en libre-service et d'espace dédié à l'autopartage dans les rues publiques.

3. À part la densité et la proximité de la station de métro Radisson, comment le projet répond-t-il à la crise climatique, notamment en ce qui concerne les matériaux utilisés, l'utilisation des énergies fossiles, la gestion des eaux pluviales et des déchets?

Réponse :

Matériaux utilisés

- Chaque construction est assujettie à l'approbation d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Ce dernier prévoit des critères qui doivent démontrer notamment que :
 - les matériaux de construction sont sains (impact environnemental limité, faible émission de GES/COV) et issus de matières recyclées, recyclables et/ou fabriquées localement à partir de ressources renouvelables;
 - les projets de construction ou de transformation doivent envisager des mesures de récupération des matériaux dans une perspective d'architecture circulaire.

Énergies fossiles

- Construire les nouveaux bâtiments en répondant aux derniers standards en matière d'efficacité énergétique;

Gestions des eaux pluviales

- Augmentation des surfaces perméables sur le site de façon considérable et donc moins d'eaux de ruissellement qui s'en va dans les égouts. Utilisation de revêtement perméable (pavé drainant) pour certains tronçons de la chaussée et de liens multifonctionnels;
- Les stationnements souterrains sont reculés et permettent de planter des arbres en pleine terre en bordure des voies publiques;
- Le projet propose aux citoyens d'être près des services de proximité (commerces et institutionnels) et favoriser les déplacements actifs plutôt que l'utilisation de l'automobile. Dans la conception des rues, plus de 50% des superficies des emprises publiques de rues sont dédiées à des infrastructures vertes drainantes (IVD) et à des aménagements de liens destinés aux déplacements actifs;

Gestion des déchets

- Lors de chaque demande de permis de construction ou agrandissement ou de transformation d'un bâtiment de plus de 8 logements, un plan de gestion des matières résiduelles sera exigé.

COMMERCES ET SERVICES

1. Afin de garantir la diversité de l'offre de services, quelles mesures sont envisagées au niveau de l'arrondissement afin d'assurer le maintien ou la présence de petits commerces à la fin du développement?

Réponse : Le règlement article 89 prévoit des dispositions concernant l'implantation des commerces qui donnent sur les parcs :

- Les secteurs 3, 4, 5, 6A, 7B, 7C, 8 et 9, doivent avoir un commerce ou équipements collectifs et institutionnels au rez-de-chaussée de leur

bâtiment lorsqu'il fait face à l'avenue de l'Authion, à la rue du Parc ou à la rue Place Versailles.

De plus afin de s'assurer d'avoir des plus petits commerces de quartiers, des limites de superficies ont été établies dans les secteurs à portée plus locale où l'on souhaite une échelle humaine et une vie de quartier.

- La superficie de plancher d'un commerce ne doit pas excéder 1 000 m² dans les secteurs 1A, 3 et 4, sauf pour une épicerie ou une pharmacie où la limite est de 4 000 m².

2. Quels sont les engagements de la Ville ou de l'arrondissement pour soutenir ce projet en termes de sécurité; d'entretien des infrastructures, des espaces communs et des parcs, d'offres culturelles? Quels sont les leviers dont elle dispose en cas de non-respect des ententes établies avec le promoteur ?

Réponse : Les engagements que la Ville prend seront inscrits dans les ententes avec le promoteur. Ces ententes doivent être entérinées par les instances de la Ville et ont la même force de loi que tout contrat. Des recours pourront être entrepris par les deux parties si les engagements ne sont pas respectés.

Les infrastructures qui seront construites par le promoteur à la demande de la Ville lui seront cédées.

Les parcs seront aménagés par la Ville sur des terrains qui seront cédés par le promoteur.

L'offre culturelle ne fait pas partie des ententes et proviendra du projet privé.

3. Au stade actuel de vos discussions avec le Centre de services scolaire, peut-on avoir des garanties qu'une école sera construite dans le site? Si le ministère ne finance pas un tel projet, quelles sont les alternatives étant donné que les écoles du secteur sont saturées ?

Réponse : La planification des besoins d'espace par le Centre de services scolaires et le Ministère de l'Éducation est prévu dans la Loi sur l'instruction publique (RLRQ, c. I-13.3) (LIP).

Avec l'arrivée de plus de 5000 logements dans le projet de Place Versailles, la planification d'une école est une priorité pour l'arrondissement et la Ville de Montréal. Un terrain a été identifié (en phase 3) pour être acheté par la Ville de Montréal en réserve pour le Centre de services scolaire.

La Planification des besoins d'espace (PBE) du CSSDM comprend l'analyse de la capacité d'accueil des écoles sur leurs territoires en vue de faire ressortir des projections de fréquentation pour les prochaines années. Lorsque leurs projections, basées sur le nombre carte d'assurance-maladie, concluent à la nécessité de nouvelles installations, ces besoins sont soumis à la Ville au sein du processus de la PBE.

Si des besoins d'espaces sont évoqués à court terme (24 mois) au terme de la PBE, le CSSDM formule une demande au ministère de l'Éducation (MEQ) afin de reconnaître ses besoins en espace et de confirmer l'entrée en vigueur de la PBE. C'est à ce moment que le délai de deux années dont dispose la Ville pour céder un immeuble débute.

Une fois le terrain cédé, le CSSDM peut débiter le processus de développement d'un projet d'école afin d'effectuer une demande de financement. L'octroi du financement par le ministère de l'Éducation dépend de certains paramètres qui incluent notamment la reconnaissance du besoin scolaire ainsi que les sommes disponibles.

Une fois les sommes reçues, le CSSDM collaborera avec les citoyens ainsi que les organismes partenaires du quartier dans une démarche collaborative permettant de concevoir une école qui répondra aux besoins de la communauté. Il s'agit de l'objectif principal de la démarche Planifions notre école, lancée par le CSSDM.

En attendant que le ministère de l'Éducation reconnaisse les besoins et finance la construction d'une école, le terrain demeure la propriété de la Ville. L'ensemble des usages autorisés sur le site de Place Versailles sont autorisés sur le terrain. La Ville pourra à ce moment déterminer quel autre projet elle souhaite développer sur le terrain.

LOGEMENT

1. De quels gabarits standards et optimaux en termes de hauteur et de nombre d'unités s'agit-il?

Réponse : D'une démarche de redéveloppement à une autre, il existe certaines similitudes dans les grands principes guidant l'analyse de la viabilité des projets sociaux, notamment quant au type de construction, à son gabarit, à sa volumétrie, sa hauteur, etc. Malgré ces similitudes chaque projet est étudié au cas par cas, pour tenter de maximiser son éventuelle viabilité financière. Les gabarits de bâtiments peuvent différer selon le contexte, le type d'organisme, la clientèle qu'il dessert, le secteur d'insertion (quartier), les conditions de financement du logement social et le désir de vouloir faciliter sa réalisation à plus court terme. Dans le contexte actuel, il est recommandé par le Service de l'habitation et l'arrondissement de prévoir pour le projet Place Versailles des gabarits d'immeubles sociaux variant entre 80 et 150 logements. Le gabarit des bâtiments sociaux du projet présentés à la consultation publique respecte ces balises (site 2A, approximativement 2x 125 unités et site 6C, approximativement 2 x 90 unités).

Toutefois, compte tenu de l'ampleur du projet Place Versailles et du site lui-même, le Service de l'habitation et l'arrondissement sont d'avis que la proportion de logements sociaux sur site actuellement proposée (+- 11%), devrait être revue à la hausse pour se rapprocher de l'objectif de 20% prévue au RMM. Malgré que le type d'engagement, en vertu du Règlement visant à améliorer l'offre en matière de logement social, abordable et familial (20-041), demeure au choix du promoteur, l'augmentation de la proportion de logements sociaux ne devrait pas se matérialiser par la modification des bâtiments sociaux déjà proposés mais devrait plutôt se matérialiser par l'insertion d'un bâtiment social additionnel sur le site du projet, localisé sur un terrain distinct de ceux déjà proposés, ceci afin de permettre une meilleure répartition des projets sociaux sur le site et dans le temps.

2. Avez-vous déjà envisagé dans les discussions avec le promoteur la possibilité de fournir des logements sociaux ou abordables clés en main sur les îlots réservés à cet effet?

Réponse : Les engagements de réalisation de projets de logements sociaux et de logements abordables, en formule clé en main, nécessitent des engagements de financement de la part des paliers de gouvernement provincial et fédéral. Il est actuellement prématuré pour entrevoir de tels engagements.

L'arrondissement et la ville centre souhaitent que les engagements des contributions du promoteur, en vertu du Règlement pour une Métropole Mixte (RMM), soient optimalement en mode cessions de terrains plutôt qu'en mode contributions financières.