

RÉPONSES AUX QUESTIONS PROVENANT DE L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

PROJET : Plan de redéveloppement du Centre d'achats de la Place Versailles

PRÉPARÉ PAR : PROVENCHER_ROY, BC2, National et Kevin Robinson

DATE : 12 septembre 2024

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Q1: Lors de la séance d'information, une locataire du centre d'achat, installée depuis 15 ans, a laissé entendre qu'elle n'a jamais été informée du projet en ces termes : "la Place Versailles N'a pas vraiment avisé les locataires, on a appris tout ça dans la Presse. Personne n'est jamais vraiment allé parler avec les locataires de la Place Versailles, je vous jure ça". Vous avez également indiqué avoir eu "deux séances d'informations à la Place Versailles", plus précisément des portes ouvertes. Les locataires de la Place Versailles étaient-ils conviés aux rencontres ? Les commentaires, intérêts et préoccupations des citoyens et locataires ont-ils été pris en compte dans la version actuelle du projet ?

R1 :

- *Nous avons fait savoir nos intentions à nos locataires commerciaux dans une première communication envoyée en septembre 2021.*
- *Nous avons aussi donné notre accord à l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pour qu'il installe des stands d'information dans les espaces communs du centre commercial afin d'informer les citoyens et les locataires commerciaux du processus de consultation publique visant à se doter d'un nouveau plan particulier d'urbanisme pour le secteur dont la Place Versailles fait partie.*
- *Le 4 juin 2024, nous avons distribué aux locataires commerciaux notre communiqué de presse dévoilant les grandes lignes du projet de transformation de Place Versailles.*
- *Par ailleurs, des panneaux de signalisation ont été installés dans ces mêmes espaces communs pour informer les locataires commerciaux et les clients du centre d'achat de la tenue des deux journées de portes ouvertes.*
- *Nous avons également publié une annonce dans le journal local pour annoncer ces journées de portes ouvertes.*
- *La version actuelle du projet correspond à celle qui a suivi le processus d'approbation par les instances (CJV, CCU, etc.) et qui a bénéficié du support de l'arrondissement MHM.*
- *Les commentaires émis par les citoyens et locataires lors des portes ouvertes de présentation du projet tenues en juin 2024 ne sont pas intégrés dans la version du projet soumise à l'OCPM.*

Q2 : Quelles sont les normes minimales applicables en matière de bruit ? Avez-vous sollicité la collaboration de la direction générale de la santé publique aux sujets des enjeux liés à la santé ?

R2 :

- *Pour le bruit, se référer à l'article 46 du Règlement de l'article 89 faisant partie de la documentation déposée sur le site de l'OCPM. Il s'agit de la même norme que celle du règlement d'urbanisme en vigueur.*
- *Pour la santé publique : la Direction régionale de la santé publique n'a pas été consultée*

Q3 : Quel impact est envisagé pour limiter les impacts négatifs de l'augmentation de la population sur la qualité de vie des résidents actuels ?

R3 :

- *Le projet de redéveloppement propose plusieurs parcs et commerces de quartier (incluant des cafés et restaurants), des commerces d'échelle régionaux aux profits de tous les résidents du secteur*
- *Le projet, de par sa forme bâtie, limitera la pénétration du bruit et de la poussière en provenance de l'autoroute vers les quartiers déjà établis*
- *Par le biais d'un verdissement important, le projet enrayera une partie de l'îlot de chaleur provenant du stationnement asphalté existant de la galerie commerçante*
- *La mixité du projet limitera les pointes de circulation associées aux heures d'ouverture et de fermeture de la galerie commerçante*
- *Les sens de circulation prévus limiteront la circulation de transit sur le site du projet*
- *Le transport actif et public est favorisé afin de limiter la circulation véhiculaire*
- *Une école primaire est prévue et sera au profit des familles du secteur*

Q4 : Lors de la séance d'information et de questions réponses, vous avez indiqué une panoplie de mesures à mettre en place pour accommoder les citoyens riverains. Quelles sont les formes de collaboration que vous comptez mettre en place avec les commerçants afin de gérer tous les irritants pendant la durée des travaux?

R4 : Comité de voisinage à mettre sur pied

- *Maintenir une communication transparente avec les résidents sur les avancées du projet et les impacts potentiels.*
- *Organiser des réunions d'information pour répondre aux préoccupations et recevoir des rétroactions.*

Gestion du bruit et des vibrations :

- *Informers les résidents des horaires prévus lors de travaux plus bruyants*

Contrôle de la poussière et des débris :

- *Installer des systèmes de contrôle de la poussière, comme des arroseurs ou des brumisateurs, sur les chantiers.*
- *Assurer le nettoyage régulier des routes et des chemins d'accès pour éviter la dispersion des débris*

Contrôle de la lumière :

- *Installer les lumières de chantier de manière à éviter le plus possible les cours des résidents*
- *Assurer la fermeture des lumières lorsqu'elles ne sont pas nécessaires, tout en respectant les normes de la CNSST.*

Gestion des déchets :

- *Mettre en place des procédures de tri et de recyclage des déchets de construction.*
- *Organiser des ramassages réguliers et s'assurer que les déchets sont éliminés de manière responsable.*

Planification des accès et de la circulation :

- *Mettre en place des plans de gestion de la circulation avec l'arrondissement pour minimiser les perturbations aux rues environnantes.*
- *Prévoir des déviations et informer les usagers des changements de circulation à l'avance.*
- *Travaux prévus en site propre et privé donc les perturbations liées à la circulation seront minimales.*

Q5 : Lors de la séance d'information et de questions et réponses du 27 août, vous avez indiqué avoir "fait faire une étude patrimoniale" sur le site. La Commission aimerait recevoir une copie de ce document ainsi que tout autre document pertinent (l'évaluation du confort au vent et l'étude d'impact sonore par exemple)

R5 : *Les conclusions des trois études seront fournies.*

HAUTEURS

Q1 : Aux pages 37 et 38 du document principal (3.1), vous proposez une coupe transversale – milieu résidentiel et pôle régional, vue côté sud. La Commission aimerait avoir la coupe transversale, vue côté nord, à partir de la rue Pierre-Corneille

R1 : *Une coupe à partir de la rue Pierre-Corneille en direction sud sera produite ainsi que trois extraits de coupe dans le sens nord-sud indiquant les distances entre les bâtiments de part et d'autre de la rue Pierre-Corneille.*

Q2 : À la question d'un citoyen au sujet du déplacement de la tour de 25 étages côté nord (îlot 1B) un peu vers la rue de Boucherville pour dégager la façade des condos Versailles, vous avez laissé entendre que vous étiez ouverts à l'idée. En substance, vous avez répondu : "Moi, je vous invite tous à vous regrouper puis à faire votre mémoire ensemble. Je pense que ce serait une excellente idée," Un autre a demandé la relocalisation de l'îlot 7C qui comprend la deuxième tour de 25 étages au croisement de l'autoroute 25 et de la rue Sherbrooke Est était possible. Est-ce des options envisageables et quels seraient les impacts sur l'ensemble du projet?

R2 : *Le promoteur souhaite maintenir les deux seuls bâtiments de 25 étages du projet selon ce qui a été présenté à la soirée d'informations et les raisons sont les suivantes :*

- *Les deux tours agissent comme point repère du projet aux deux extrémités des espaces publics*
- *Leur implantation au sol est minimale afin de dégager des vues à leur pourtour et ne pas faire office d'écran visuel*
- *La faible implantation est compensée par la hauteur et une forme de bâtiment élancée*
- *Les ombres portées se font majoritairement sur les espaces publics prévus*
- *Pour la tour de l'îlot 1B, les distances entre la propriété au nord de la rue Pierre-Corneille sont considérables, soit entre 50 m. et 80 m.*

Les impacts à prévoir, si on modifiait le projet, seraient une révision complète du plan d'ensemble et une révision du projet d'article 89 qui a déjà obtenu le soutien des instances municipales.

MOBILITÉ

Q1 : Quelles sont les mesures de mitigation envisagées pour faire face aux perturbations de la circulation dus aux camions et autres équipements de construction durant les travaux ?

R1 :

- *Les accès aux aires de travaux se feront selon le réseau routier supérieur autorisant le passage des camions.*
- *Les travaux se feront sur un terrain privé et les camions et équipements seront en grande majorité déployés sur le site.*

Q2 : L'étude de circulation déposée au dossier et mise en ligne ne comporte pas de conclusion ou de recommandations. Est-elle complète ? Avez-vous retiré des sections ? Si oui, la Commission aimerait recevoir la version complète.

R2 : *Seul le sommaire exécutif a été déposé à l'OCPM. L'étude comprend une conclusion. Cette conclusion sera ajoutée au sommaire.*

Q3 : Concernant cette étude d'impact de la circulation, pourquoi n'avez-vous pas utilisé les données de l'enquête OD 2023 ? Que signifie l'acronyme NDS ? Expliquer aussi l'échelle utilisée pour le NDS. Etant donné le degré de technicalité, un court sommaire exécutif serait apprécié pour la bonne compréhension des citoyens.

R3 : *Le traitement et l'analyse d'une enquête OD nécessitent un travail considérable de la part des experts qui réalisent cette enquête. Bien que les faits saillants de l'enquête OD 2023 pourraient être connus vers la fin de l'année 2024, les résultats détaillés devraient être communiqués à l'hiver 2025.*

NDS = Niveau de service

Les définitions des niveaux de services seront ajoutées au sommaire exécutif.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Q1 : En ce qui concerne les énergies renouvelables, envisagez-vous l'utilisation du gaz naturel (GNR) ou de la géothermie ?

R1 : *Le gaz naturel n'est plus permis pour l'usage résidentiel. La géothermie pourrait être étudiée cas par cas.*

Q2 : Les bâtiments et les rues seront-ils équipés de bornes électriques pour les véhicules, l'autopartage électrique et autres ?

R2 : *La réglementation locale en vigueur en lien avec les bornes de recharge pour véhicules électriques sera respectée.*

Q3 : Comment le projet répond-il à la crise climatique à part la densité et la proximité de la station Radisson, en ce qui concerne entre autres, les matériaux utilisés, les énergies fossiles, la gestion des eaux pluviales et les déchets ?

R3 :

Matériaux utilisés : *le document de projet principal mentionne à la p.80 :*

- *« Dans la mesure du possible, des matériaux naturels, recyclés, récupérés et réutilisés seront choisis pour la construction du quartier. »*

- « *L'approvisionnement de ces matériaux et produits s'effectuera, autant que faire se peut, dans un rayon restreint, afin de réduire la pollution et les impacts liés au transport et de favoriser l'économie locale* »
- « *Les matériaux de démolition seront recyclés ou réutilisés, lorsque possible. Par exemple, les sols d'excavation seront utilisés pour créer le talus végétalisé.* »
- **Énergies fossiles** : le document de projet principal mentionne à la p.80 :
 - « *Le recours aux énergies renouvelables : Des systèmes de récupération de chaleur pour les installations de ventilation, de chauffage et de conditionnement de l'air pourront également être mis en place.* »
- **Gestion des eaux pluviales** : le document de projet principal mentionne à la p.79 :
 - *Remplacement des surfaces imperméables du stationnement actuel par des espaces verts*
 - *Verdissement important par le biais d'une zone tampon plantée le long de la rue de Boucherville, les cours communes des immeubles résidentiels, des toits terrasses*
 - *Le recul des stationnements en souterrain permettra de planter des arbres en pleine terre en bordure des voies publiques*
 - *Verdissement des emprises publiques et gestion de l'eau par le biais de noues drainantes, de fosses de plantation de part et d'autre des rue pour la plantation d'arbres*
- **Gestion des déchets** : le document de projet principal mentionne à la p.80 :
 - « *Les matériaux de démolition seront recyclés ou réutilisés, lorsque possible. Par exemple, les sols d'excavation seront utilisés pour créer le talus végétalisé.* »
 - « *Un plan de gestion des matières résiduelle et du contrôle des particules fines sera appliqué aux chantiers pour limiter les nuisance.* »
 - « *Un système de recyclage et de compostage des déchets pourrait être mis en place, tant dans les espaces publics que privés.* »

Q4 : Y-a-t-il une volonté de viser des certifications LEED et BOMA Best ?

R4 : *Le projet n'est pas encore assez avancé pour déterminer si des certifications seront visées.*

COMMERCE ET SERVICES

Q1 : Afin de garantir la diversité de l'offre de services, quelles mesures sont envisagées afin d'assurer le maintien ou la présence de petits commerces à la fin du développement ?

R1 :

- *L'article 89 régit déjà la superficie de plancher maximale des commerces dans certains secteurs du projet.*
- *Le secteur résidentiel prévoit des commerces de proximité (café, restaurant, nettoyeur, etc) qui sous-entend de facto une superficie de plancher plus petite pour ce type de commerce.*
- *L'objectif du pôle régional du projet vise à maintenir une offre commerciale de qualité incluant des commerces de destination (marché d'alimentation, quincaillerie, pharmacie, magasin à rayons, banque, etc).*

Q2 : 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-respects des ententes établies avec le promoteur?

R2 : *Voir réponse de l'arrondissement.*

Q3 : L'ajout d'un hôtel dans le projet répond-t-il à un besoin? Surtout considérant la présence de l'Auberge Royal Versailles.

R3 :

- *Plusieurs types d'hôtel existent et une étude de marché approfondie permettra de déterminer quel type sera approprié pour le secteur (ex : un produit offrant des chambres pour des visiteurs à plus longue durée).*
- *L'Est de Montréal a besoin de plus de salles de congrès et un hôtel pourrait répondre à ce besoin.*

Q4 : 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?

R4 : *Voir réponse de l'arrondissement.*

LOGEMENT

Q1 : Lors de la séance d'information et de questions et réponses, et répondant à la question d'un citoyen relative à l'offre de logement social sur le site, le représentant de l'arrondissement a affirmé : "Parce que même quand on est capable d'exiger des choses, la réalisation, le financement des projets de logements sociaux au Québec doit être financé par le gouvernement du Québec. La réalité, puisqu'ils ne nous aident pas à exiger

davantage des promoteurs... même dans la situation actuelle, il y a des terrains à la Ville de Montréal où on n'est pas capable de développer parce qu'on n'a pas de financement du gouvernement du Québec”.

Pourtant vous avez indiqué : “on a travaillé avec le service de l'habitation pour utiliser leurs gabarits standards et optimaux au niveau de la hauteur, au niveau du nombre d'unités et au niveau de la densification des lots qu'on préconise justement ces éléments-là. Ça arrive à 11 % in situ et le reste va être versé en contribution financière. C'est l'équilibre qu'on a su atteindre avec le service. Maintenant, si on peut bonifier la densification de certains îlots, on va le travailler avec eux. Mais comme j'ai dit, on a optimisé par rapport à leurs besoins. Et on les a écoutés. C'est un bel équilibre entre une contribution financière pour permettre la construction...”. De quels gabarits standards et optimaux en termes de hauteur et de nombre d'unités s'agit-il ?

Avez-vous envisagé dans les discussions avec l'arrondissement ou la Ville la possibilité de fournir des logements sociaux ou abordables clés en main sur les îlots réservés à cet effet en lieu et place de la contribution financière ?

R1 :

- *Selon le Service de l'Habitation, des bâtiments de 12 étages représentaient l'option optimale pour le logement social dans le cadre du projet de Place Versailles.*
- *Non. Il n'a pas été question de fournir des logements sociaux clé en main sur les îlots en lieu et place de la contribution financière.*
- *Le Service de l'habitation de la Ville de Montréal va travailler avec des groupes de ressources techniques (GRT), lorsque les fonds seront disponibles, afin de réaliser les projets sur les lots visés.*

ÉTUDE PATRIMONIALE

PLACE VERSAILLES
7275, RUE SHERBROOKE EST • MONTRÉAL

PRÉSENTÉE À



PLACE
VERSAILLES
PRÈS DE VOUS

LUCELAFONTAINEARCHITECTES

Octobre 2022

4.2 SYNTHÈSE DES VALEURS PATRIMONIALES

À notre avis, la Place Versailles et son site possèdent une **valeur patrimoniale moyenne**. Cette conclusion, émise au regard de l'analyse de la synthèse des valeurs patrimoniales de la propriété, est attribuable à :

• Ses intérêts historique et documentaire, par

- o Construit en 1963, la Place Versailles présente une **ancienneté relative**;
- o Son témoignage d'une **nouvelle typologie commerciale** au Québec, les centres commerciaux intériorisés;
- o Son association aux changements dans **la société de consommation « moderne »** dans les années 1950-1960;
- o En tant que **première construction sur le site** à l'étude;
- o Son **association à plusieurs personnages, groupes ou commerces** d'importance, comme la congrégation des Soeurs de la Charité de la Providence, les supermarchés Steinberg et la quincaillerie Pascal;

• Ses intérêts constructif et architectural, par

- o Sa **représentation des modèles de centres commerciaux** des années 1960;
- o Sa **qualité constructive**;
- o Ses **fontaines, murales et oeuvres d'art intégrées**
- o La notoriété de la firme d'**architecture Berkowitz & Eliasoph**;
- o La notoriété de l'**architecte Ian Martin**;
- o La notoriété des artistes **Augusto Escondebo et Jordi Bonet**;

• Ses intérêts contextuel et paysager, par

- o Son implantation **en milieu aurotoutier**, à l'angle de la rue Sherbrooke et de l'autoroute 25;
- o Sa proximité des **infrastructures de transports**, notamment, le métro Radisson;
- o Son **aménagement paysager limité**.

• Son intérêt social / symbolique, par

- o Son occupation en tant que centre commercial, **lieu de rencontre** important;
- o Son association à des **événements ou festivités** annuelles.

• Son intérêt d'usage, par

- o La **continuité de sa vocation commerciale** depuis sa construction en 1963 et jusqu'à nos jours.

• Son intérêt de réutilisation, par

- o Sa **capacité d'adaptation** de l'immeuble et de son organisation spatiale.

	Faible	Moyen	Important	Exceptionnel
Valeur historique / documentaire				
Ancienneté		●		
Événement ou personnage associé			●	
Influence sur le développement du secteur	●			
Phénomène de société			●	
Valeur architecturale / esthétique				
Degré d'authenticité	●			
Degré d'intégrité			●	
Qualité de la conception		●		
Intérêt constructif		●		
Importance du concepteur			●	
Production courante		●		
Valeur contextuelle, urbaine et paysagère				
Contribution d'un milieu d'insertion au lieu		●		
Contribution du lieu au milieu d'insertion		●		
Vues significatives	●			
Aménagement paysager	●			
Point d'intérêt / point de repère		●		
Valeur sociale, symbolique				
Signification identitaire			●	
Perception du lieu	●			
Esprit du lieu			●	
Valeur d'usage				
Continuité d'usage				●
Réutilisation / recyclage		●		
Valeur archéologique (Présumée)				
Valeur écologique				
	●			
Intérêt patrimonial		●		

4.3 OBSERVATIONS

Premier complexe commercial de Montréal où les boutiques et magasins sont essentiellement accessibles par l'intérieur, la Place Versailles est représentative de son époque. En effet, que ce soit par sa facture architecturale initiale moderniste, ou par son implantation pavillonnaire desservie par d'importantes aires de stationnement, l'établissement répond aux tendances des années d'après-guerre et l'avènement des banlieues, où le tout à l'automobile prime.

Aujourd'hui, plusieurs grandes villes sont à repenser les moyens de transport, favorisant les déplacements actifs ou en commun. La notion de densification de la ville est également une avenue considérée en raison de la protection de l'environnement. Enfin, avec la transformation des modes de distribution du commerce de détail, achat en ligne et livraison à domicile, notamment, le site de la Place Versailles paraît propice à une requalification pouvant permettre son intégration et sa participation à la définition de ce secteur de la ville, qui demeure néanmoins à la croisée de voies de circulation routière et autoroutière importantes.

L'organisation spatiale de la Place Versailles respecte les grands principes qui s'appliquent à la majorité des centres commerciaux intériorisés des années 1950-1960, en Amérique du Nord, soit :

- Enfilade de commerces desservie par une large allée centrale;
- Parcours piéton intérieur, agrémenté de fontaines, d'œuvres d'art et de puits de lumière;
- Présence de grand magasin ou de chaîne d'épicerie d'importance aux extrémités;
- Présence d'une foire alimentaire;
- Galeries transversales;
- Accès automobile facilité par de grandes aires de stationnement.

Ce « mall » a également su conserver et maintenir la qualité constructive constatée depuis les années 1960 par l'usage de matériaux nobles et durables, requis par son achalandage. L'intégration d'œuvres d'art et de fontaines est également un élément caractéristique d'importance. Toutefois, l'absence d'unité stylistique nuit à la lecture de l'ensemble et nous ne pouvons que constater la faible authenticité conceptuelle et matérielle de l'immeuble, tel que conçu à l'origine.

Le site de la Place Versailles présente l'opportunité de dynamiser le secteur par sa densification. Bien que le complexe commercial ne soit pas directement relié à la station de métro Radisson, sa proximité, ainsi que celle de stationnements incitatifs, est un atout indéniable. Parmi les observations qui émanent de nos recherches et analyses, il ressort les recommandations suivantes :

- Privilégier la densification de l'îlot par la construction d'une partie des aires de stationnements;
- Favoriser des constructions à l'alignement dominant offrant des façades sur rue;
- Réfléchir les volumétries suivant des principes d'intégration urbaine;
- Poursuivre la mixité de l'offre de services tel qu'entamée depuis quelques années par les propriétaires;
- Végétaliser davantage le site et limiter les aires de stationnement;
- Réfléchir les circulations de sorte à concentrer ou à intérioriser les dessertes en marchandises.

PLACE VERSAILLES

MONTRÉAL, QC

ÉVALUATION DU CONFORT AU VENT

RWDI # 2302718

17 octobre, 2023

PRÉSENTÉ À

M. William Gregory

Place Versailles Inc.
5125 Du Trianon
Suite 300
Montréal, Québec
H1M 2S5

PRÉSENTÉ PAR

Mu'taz Suleiman, M.Sc., EIT

coordonateur technique
Mutaz.Suleiman@rwdi.com

Rose Babaei, Ph.D.

coordonnatrice technique principale
Rose.Babaei@rwdi.com

Sonia Beaulieu, M.Sc., PMP, P.Eng.

Gestionnaire principale de projet / Associée
Sonia.Beaulieu@rwdi.com

RWDI

600 Southgate Drive
Guelph, Ontario, N1G 4P6
T: 519.823.1311 x 2429
F: 519.823.1316

6 CONCLUSION

Une évaluation du confort du vent pour le projet proposé de la Place Versailles à Montréal, au Québec, a été effectuée à partir de simulations informatiques et de notre expérience des projets antérieurs de soufflerie à Montréal et dans les environs. La section suivante présente un résumé de l'évaluation :

- Les conditions de vent sur le site actuel et celui proposé ainsi qu'autour de ceux-ci devraient satisfaire le critère de sécurité prescrit dans toutes les zones; c'est-à-dire que la vitesse des rafales autour du projet ne devrait pas dépasser 75 km/h plus de 1 % du temps.
- En été, des conditions de vent respectant le critère « Parcs » sont prévues sur le site pour toutes les configurations évaluées, ce qui est approprié.
- En hiver, les vitesses de vent sur la majeure partie du site existant sont adéquates pour les trottoirs et les allées, tandis que des conditions inconfortables se présentent localement autour des coins nord du bâtiment existant sur le site et dans le stationnement du côté est.
- Avec l'ajout de la phase 1, les conditions de vent sur le site devraient demeurer généralement appropriées pour l'usage piétonnier en hiver, la vitesse du vent sur le site ne dépassant que le seuil de confort dans certaines zones autour des coins exposés des bâtiments des lots 1A, 1B et 4.
- Dans la configuration de construction complète, on s'attend à ce que la majeure partie du site connaît des conditions de vent qui répondent au critère des « parcs » pendant les mois d'hiver. Des vitesses de vent plus élevées, toujours adéquates pour l'utilisation des piétons, sont prévues dans la plupart des coins des bâtiments et le long des corridors nord-sud entre les bâtiments. Des conditions inconfortables sont prévues dans les zones localisées autour des coins exposés et le long des espaces entre les bâtiments sur la partie nord-ouest et sud-est du site.
- Pendant les mois d'hiver, les vents dans la plupart des zones réservées aux parcs devraient respecter le critère « Parcs », ce qui est approprié.
- Des solutions d'atténuation ont été discutées pour les zones de vitesses de vent élevées.

PLACE VERSAILLES INC.

DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL PLACE VERSAILLES

ÉTUDE ACOUSTIQUE DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL MONTREAL, QUÉBEC

RÉF. WSP : 211-05967-01

DATE : 2 NOVEMBRE 2023

CONFIDENTIEL



5 CONCLUSION

En raison de la proximité des bâtiments à l'autoroute 25, la rue de Boucherville et la rue Sherbrooke, les façades des premières rangées de résidences seront exposées à des niveaux de bruit élevés. À cet effet, une attention particulière doit être portée à l'enveloppe du bâtiment afin que le bruit routier à l'intérieur des habitations soit inférieur à 40 dBA ($L_{eq,24h}$).

Des recommandations selon l'intensité du bruit calculé en façade des bâtiments ont été faites sur les différents éléments de l'enveloppe du bâtiment. En appliquant les recommandations, un niveau de bruit routier inférieur à 40 dBA ($L_{eq,24h}$) est calculé à l'intérieur des habitations.

En ce qui concerne les niveaux sonores extérieurs, le critère de bruit de 55 dBA est respecté dans les espaces déterminés comme étant des parcs dans les plans du projet, sans mesures correctives, à l'exception du Parc 3 et de la Place Civique. Un dépassement de 2 dBA est calculé à l'extrémité est de la place 3. Ce dépassement ne serait pas perceptible à l'oreille humaine, donc aucune mesure d'atténuation sonore n'est recommandée pour cet espace de détente. Les niveaux sonores calculés à la place civique privée dépassent de critère de bruit de 55 dBA par 10 dBA. Cet espace ne devrait pas être considéré comme aire de détente extérieure dans la planification du développement.

ÉTUDE D'IMPACT DE LA CIRCULATION

DÉBITS AJOUTÉS SUR LE RÉSEAU

Usage	Superficie bâtiment (pi ² - commerces, bureaux) OU Nombre d'unités (logements) OU Nombre de chambres (hôtel) OU Nombre d'élèves (école)	Réduction pour développement orienté transports en commun	AM		PM		SAMEDI	
			Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant
Phase 1								
Marché alimentaire	26 694	60%	18	13	48	48	54	54
Commerce de proximité	25 564	60%	14	10	34	34	34	33
Condos et locatifs	1 401	50%	50	159	104	43	137	143
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	318	50%	23	56	43	30	120	83
Total			151	326	324	228	462	413
Phases 1 et 2								
Commercial - ensemble	106 810	60%	117	72	231	251	252	242
Hôtel	241	50%	31	24	36	35	49	38
Condos et locatifs	2 011	50%	72	228	150	61	197	205
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	318	50%	23	56	43	30	120	83
Total			289	469	555	451	735	669
Phases 1 à 3								
École primaire	384	50%	77	65	14	17	0	0
Commercial - ensemble	157 723	60%	33	20	103	112	144	133
Hôtel	241	50%	31	24	36	35	49	38
Condos et locatifs	3 152	50%	112	357	235	96	309	322
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	513	50%	37	91	70	48	194	135
Total			336	647	553	382	813	728
Phases 1 à 4 (projet entier)								
Bureaux	107 876	10%	130	18	24	116	28	24
École primaire	384	50%	77	65	14	17	0	0
Commercial - ensemble	284 915	60%	59	36	186	201	261	241
Hôtel	241	50%	31	24	36	35	49	38
Condos et locatifs	3 924	50%	140	444	293	119	385	400
RPA et Active Living	676	0%	46	89	95	74	117	100
Logement sociaux et abordables	513	50%	37	91	70	48	194	135
Total			520	768	717	611	1 033	937

Le tableau adjacent présente les débits cumulatifs ajoutés sur le réseau suite aux différentes phases de construction de la future Place Versailles.

Le développement étant orienté sur le transport collectif, différents pourcentages de réduction des déplacements ont été considérés selon les usages.

Le développement vise une **part modale** moyenne de **50% automobile et 50% transports actifs et collectifs**.

DÉBITS ENLEVÉS DU RÉSEAU

Usage	Superficie (pi²)	AM		PM		SAMEDI	
		Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant	Nombre entrant	Nombre sortant
1^{ère} phase de démolition (laisse place à la phase 1)							
Commercial	280 893	95	58	293	318	411	380
2^{ème} phase de démolition (laisse place aux phases 2 et 3)							
Bureaux	42 427	36	5	7	32	8	7
Commercial	639 377	336	207	1 043	1 130	1 463	1 350
Total	681 804	373	212	1 050	1 163	1 471	1 357
3^{ème} phase de démolition (laisse place à la phase 4)							
Bureaux	111 537	95	13	17	85	20	17
Commercial	890 006	299	185	930	1 007	1 303	1 203

Le tableau adjacent présente les débits cumulatifs enlevés du réseau suite aux différentes phases de démolition de la Place Versailles actuelle.

Le centre commercial étant à proximité de la station de métro Radisson, soit un système structurant de transport collectif, une part modale de 36% pour les transports actifs et collectifs a été considérée.

Ce pourcentage de réduction des déplacements est basé sur les données de l'enquête OD 2018 de l'ARTM pour le secteur.

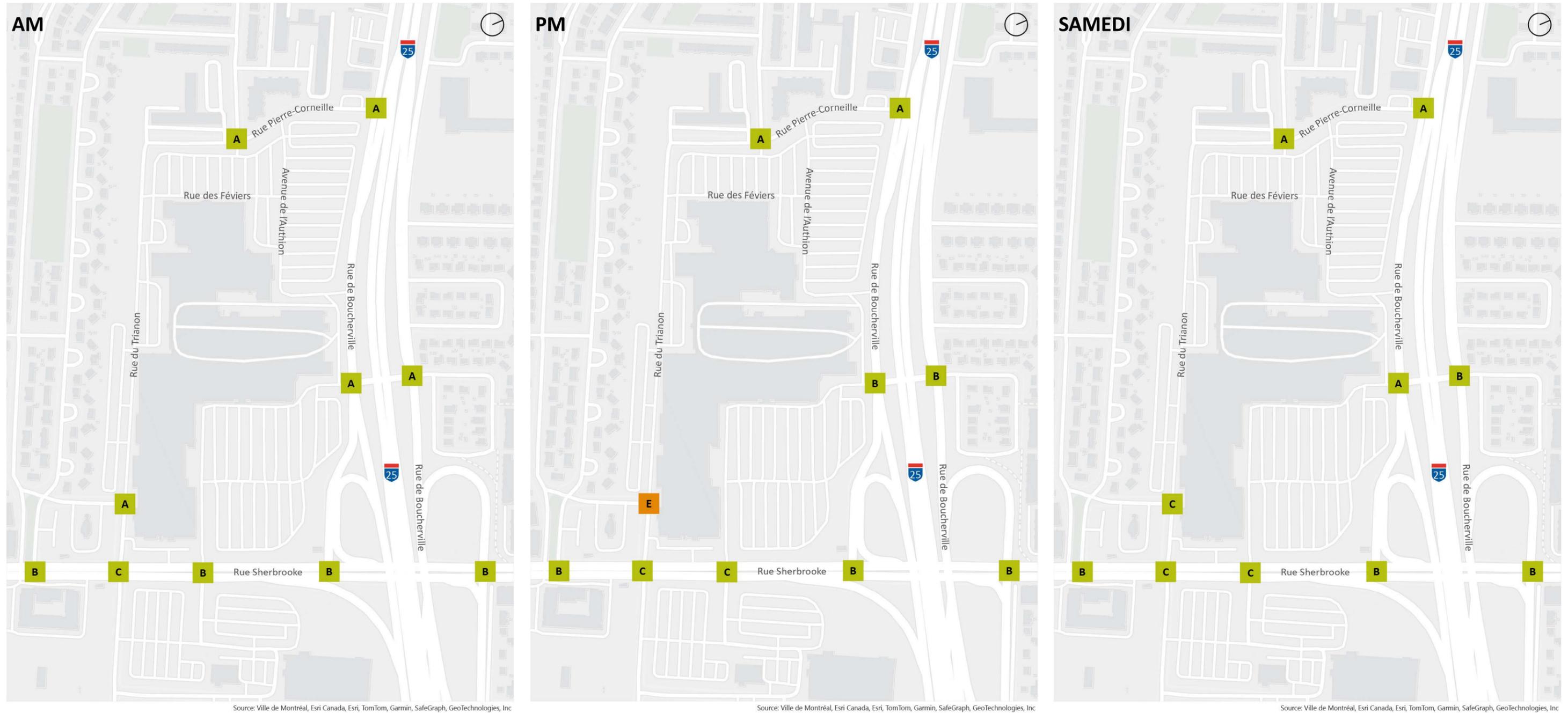
Le tableau ci-dessous présente, pour chacune des phases, les débits totaux nets en soustrayant les débits enlevés par la démolition du centre des débits ajoutés pour le nouveau développement. Il est possible de voir que de manière globale, pour les pointes PM et samedi aux phases ultérieures, on retrouve moins de débits sur le réseau qu'à l'actuel.

GÉNÉRATION NETTE

	AM	PM	SAM
Phase 1			
Entrant total - net	57	30	51
Sortant total - net	268	-89	33
Phases 1 et 2			
Entrant total - net	37	-119	-209
Sortant total - net	332	-305	-202
Phases 1 à 3			
Entrant total - net	85	-122	-131
Sortant total - net	510	-374	-143
Phases 1 à 4 (projet entier)			
Entrant total - net	126	-230	-291
Sortant total - net	571	-481	-283

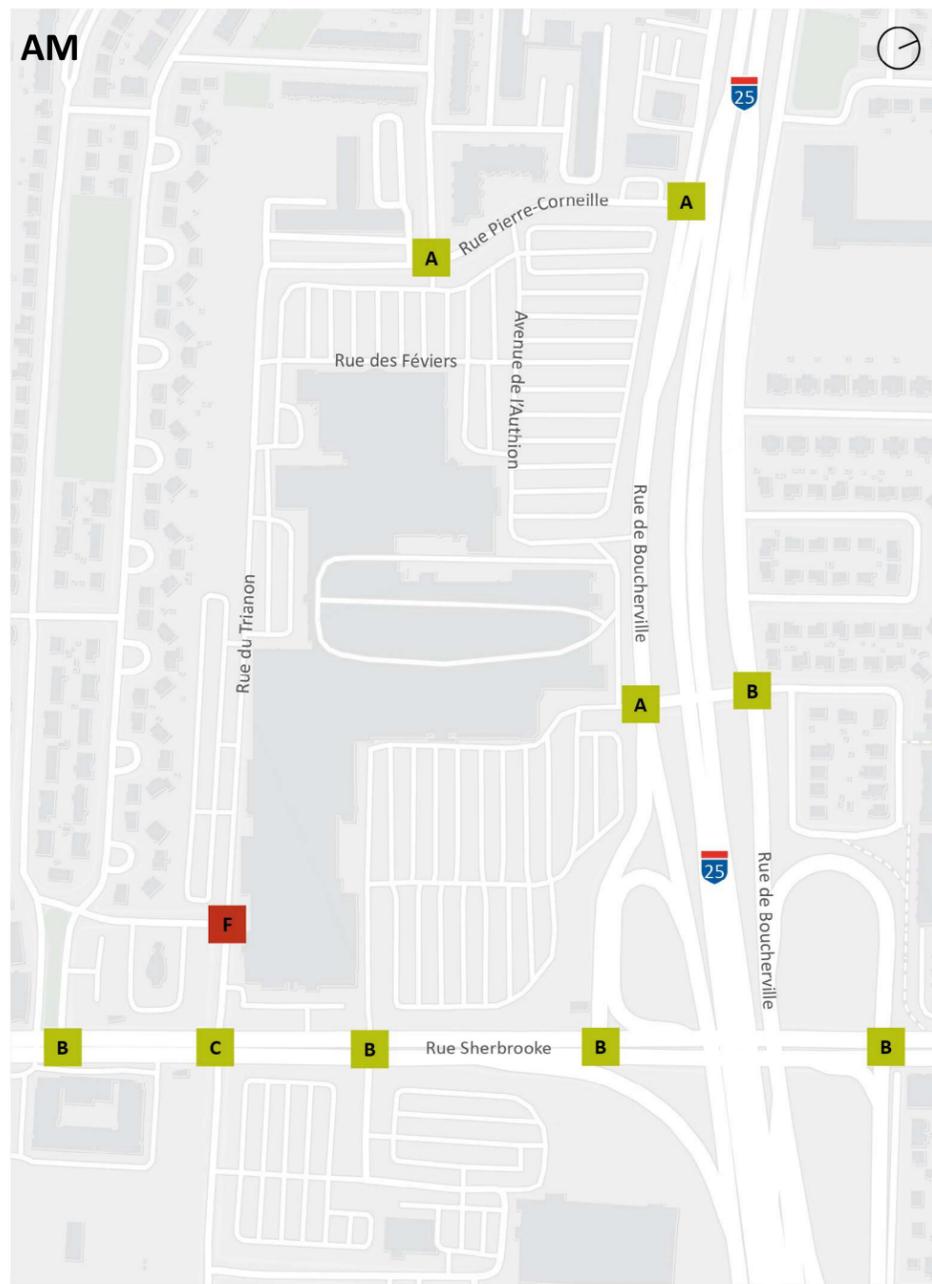
Afin d'analyser l'impact du redéveloppement de la Place Versailles sur la circulation dans le secteur, plusieurs étapes ont été entreprises. Entre autres, les débits dégénérés par la démolition ainsi que générés par les nouvelles constructions sont déterminés. Ces débits sont distribués et affectés sur le réseau pour ensuite voir l'impact sur les conditions de circulation où le NDS global est de E.

FIGURES ACTUEL

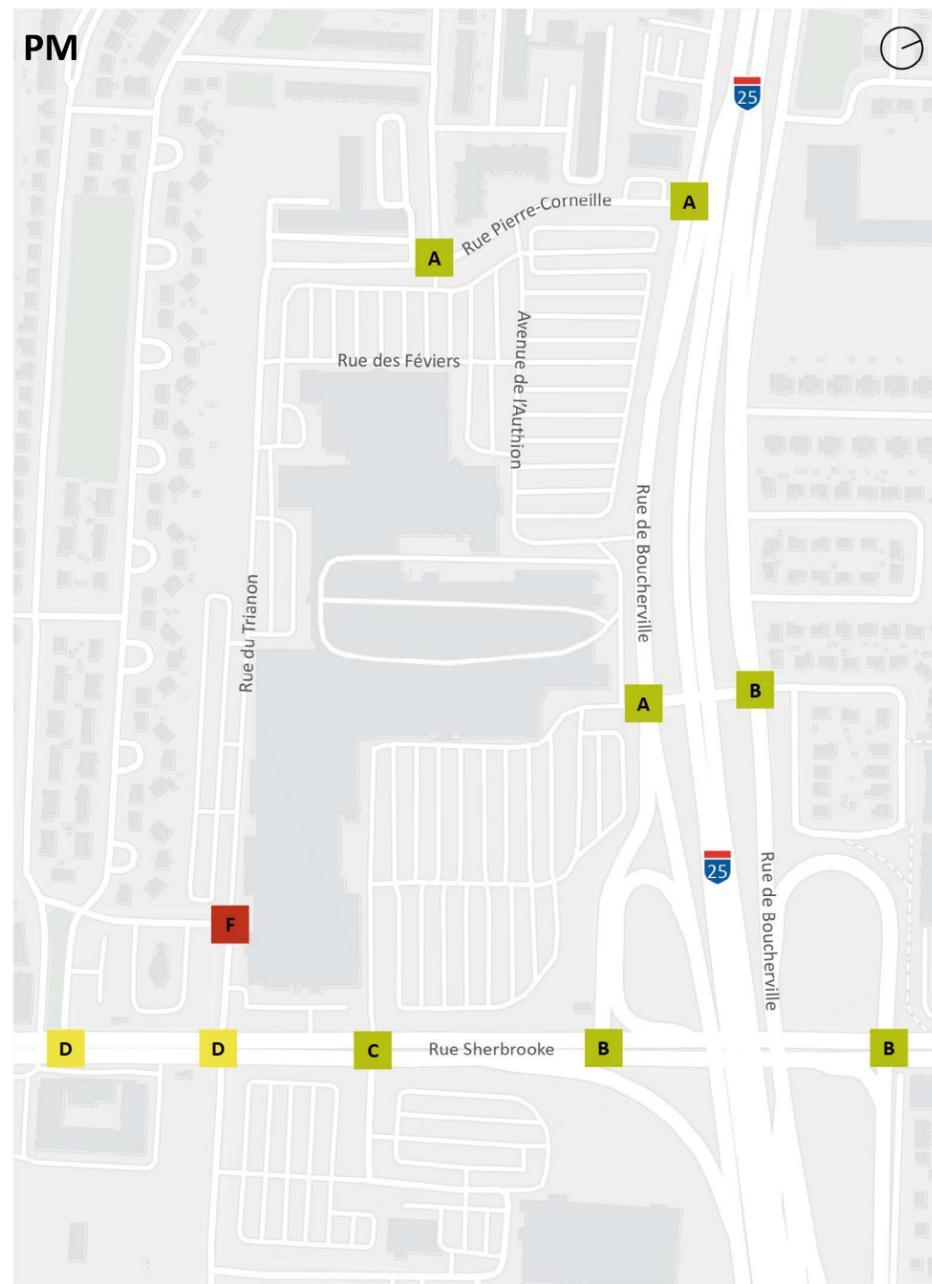


Aux trois heures de pointe analysées, les conditions de circulation sont majoritairement bonnes. Toutes les intersections ont un NDS entre A et C, à l'exception de Trianon/Faradon à l'heure de pointe PM, où le NDS global est de E.

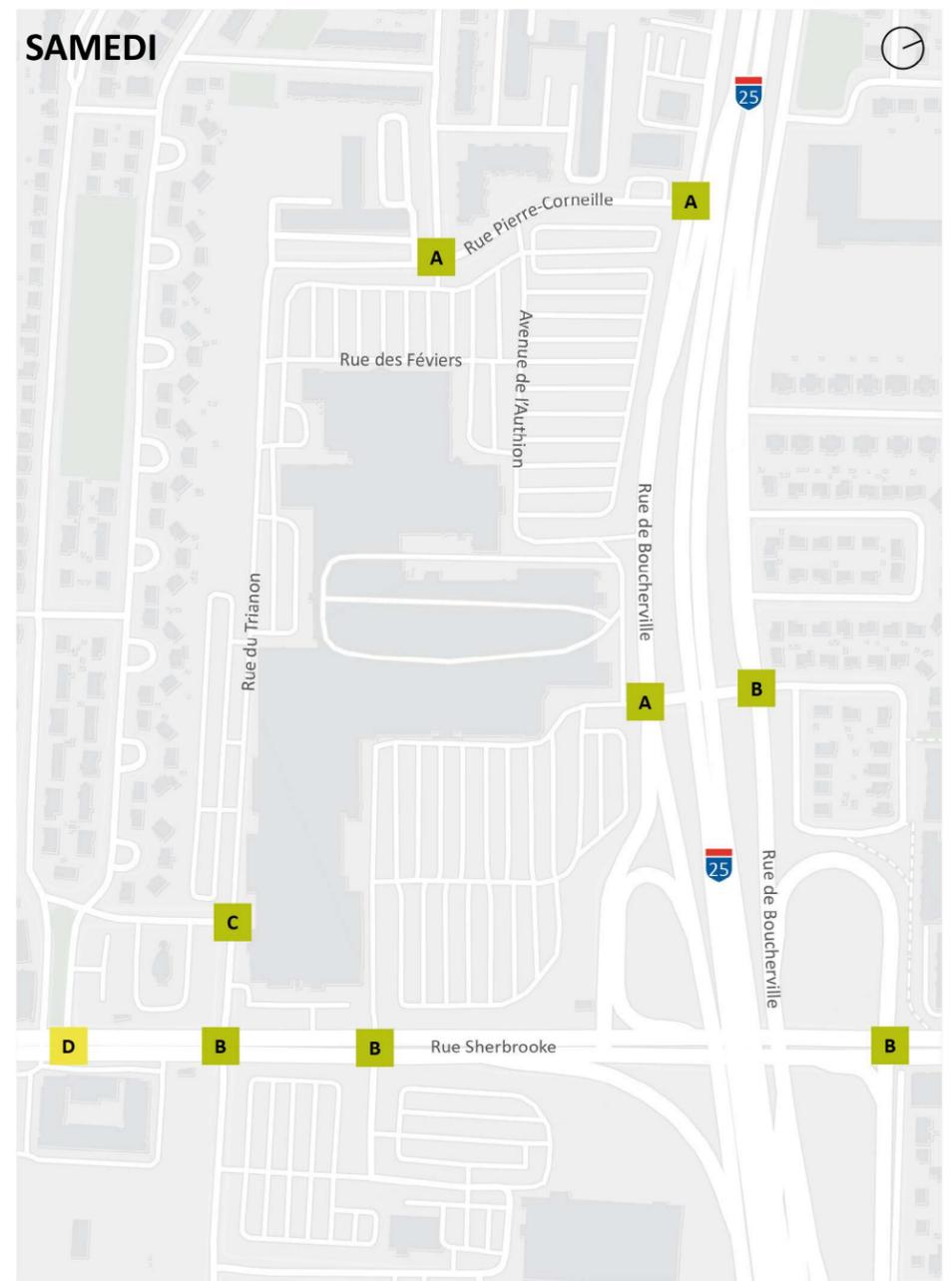
FIGURES FUTUR (SITUATION ULTIME)



Les intersections ont toutes un NDS entre A et C à l'exception de Trianon/Faradon qui a un NDS de F.



Toutes les intersections ont un NDS entre A et D, à l'exception de Trianon/Faradon qui a un NDS de F.



Toutes les intersections ont un NDS entre A et D.

CONCLUSION

En termes de conditions de circulation, le projet n'a généralement pas un impact majeur. Vu le changement de vocation, le projet augmente les débits véhiculaires en pointe AM mais l'impact est minime. Pour les pointes PM et samedi, de manière générale, les conditions de circulation sont soit similaires ou améliorées.

La seule problématique de circulation observée est à l'intersection du Trianon/Faradon, présente aux pointes AM et PM dans les conditions actuelles et futures. Elle est principalement causée par le fort achalandage de piétons autour de la station de métro. La congestion à cette intersection occasionnera un déplacement de la circulation sur la rue de Boucherville, qui a la capacité d'accueillir le surplus de débits.

En ce qui concerne la circulation interne au site, aucune problématique n'est observée, toutes les rues et intersections présentent de bonnes conditions de circulation. La configuration de la trame de rues et le choix des sens de circulation décourage le transit à travers le site. Les rues gardent donc leur vocation de desservir la population locale uniquement.

Les niveaux de service représentent la fluidité de la circulation sur un élément routier donné, notamment aux intersections. Ils tiennent compte du temps d'attente moyen que subissent les automobilistes pour effectuer chaque mouvement ainsi que les longueurs des files d'attente. Des lettres allant de «A» à «F» sont assignées afin de classer les niveaux de service, «A» étant un excellent niveau de service et «F» étant insatisfaisant.

Lors de la conception de nouveaux éléments routiers, un niveau de service D est habituellement considéré comme balise inférieure au stade ultime de développement en milieu urbain.

Les niveaux de service représentent la fluidité de la circulation sur un élément routier donné, notamment aux intersections. Ils tiennent compte du temps d'attente moyen que subissent les automobilistes pour effectuer chaque mouvement ainsi que les longueurs des files d'attente. Des lettres allant de «A» à «F» sont assignées afin de classer les niveaux de service, «A» étant un excellent niveau de service et «F» étant insatisfaisant.

Lorsqu'une intersection est contrôlée par des arrêts sur des rues secondaires, les niveaux de service ne sont estimés que sur les mouvements non prioritaires. À cette intersection, les mouvements prioritaires ne subissent aucun retard, mais simplement un ralentissement.

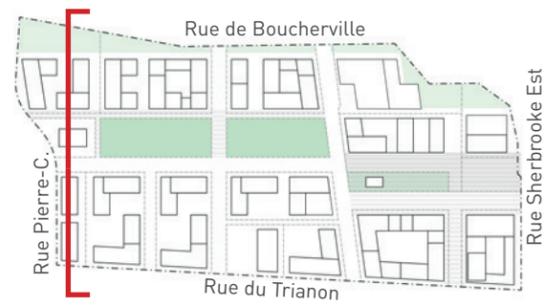
ANNEXES

NIVEAU DE SERVICE	RETARD	DEGRÉ DE SATURATION	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	< 10 s	< 0,6	L'intersection n'a aucune congestion	
B	10 à 20 s	0,6 à 0,75	L'intersection a très peu de congestion	
C	21 à 35 s	0,75 à 0,9	L'intersection n'a pas de congestion majeure	
D	36 à 55 s	0,9 à 0,95	L'intersection a normalement peu de congestion	
E	56 à 80 s	0,95 à 1,0	L'intersection est juste au bord de condition de congestion	
F	> 80 s	> 1,0	L'intersection est au-dessus de sa capacité et montre probablement des périodes de congestion consécutives oscillant entre 15 et 60 minutes	

NIVEAU DE SERVICE	RETARD	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	< 10 s	L'intersection n'a aucune congestion. Les véhicules effectuent un seul arrêt.	
B	11 à 15 s	L'intersection a très peu de congestion. Sur une approche, plus de 2 véhicules peuvent s'y retrouver en même temps.	
C	16 à 25 s	L'intersection n'a pas de congestion majeure. Des véhicules peuvent se retrouver dans une courte file à une approche	
D	26 à 35 s	L'intersection présente une légère congestion et un ralentissement se fait sentir sur plusieurs approches.	
E	36 à 50 s	La congestion se fait sentir. Les approches présentent des files d'attente entraînant d'importants ralentissement	
F	> 50 s	L'intersection est au-dessus de sa capacité et montre des périodes de congestion importante qui est jugée innacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation de l'intersection.	



Coupe transversale - milieu résidentiel
Échelle - 1:1000



Plan clé



