

Mémoire auprès de l'Office de consultation publique de Montréal

déposé le 12 septembre 2024 par courriel

Objet: Projet de développement immobilier Place Versailles

Préambule

L'OCPM sollicite les avis du public sur un projet qui vise l'ajout de plus de 5000 unités d'habitation (l'équivalent d'une petite ville), au milieu d'une trame urbaine existante. Le calendrier de réalisation est à établir mais s'étalerait sur près de 25 ans. Le projet ne serait pas possible sous la réglementation actuelle et requiert donc de nombreuses dérogations de la Ville de Montréal.

C'est un projet ambitieux dont le succès nécessitera une bonne coordination de la part des autorités municipales et provinciales ainsi qu'une conjoncture favorable durant deux décennies.

Ce mémoire présente diverses notes sommaires sur les risques, défis et opportunités du projet. Le projet comporte plusieurs enjeux qui ne sont pas abordés dans ce mémoire.

Défis et opportunités

Nuisances de construction

Considérant l'ampleur du projet et sa durée, des nuisances liées à la construction sont à prévoir sur une période de deux décennies. On prévoit les nuisances usuelles de bruit, poussières et entraves à la circulation ainsi que des coupures de service occasionnelles.

Bruit: outre les bruits usuels liés à la manutention des matériaux et l'utilisation des outils de construction, il importe de signaler que ce projet comportera d'importantes excavations dans le rocher qui est près de la surface à la grandeur du site. L'usage d'explosifs est à prévoir sinon un usage très étendu des gros marteaux piqueurs. Ces bruits affecteront le voisinage en périphérie et aussi les personnes qui viendront s'installer sur le site dès la première phase du projet jusqu'à la fin des travaux.

Circulation: il faut tenir compte du fort débit de circulation sur les rues et artères limitrophes ainsi que de l'impact du chantier sur la 25 (pont LH Lafontaine) qui ne sera pas terminé avant 2026. Les entraves à la circulation causées par les activités de construction seront donc un problème récurrent. L'état des chaussées et l'apport de poussières et débris sur les rues et artères devra être contrôlé.

Pérennité des aménagements

Le projet vise la construction d'un nouveau quartier pour le 21^{ème} siècle. Il doit donc être construit pour minimiser les impacts sur l'environnement et favoriser une vie agréable pour ses futurs habitants et son voisinage.

Qualité de vie

La qualité de vie des résidents futurs sera favorisée par une bonne maîtrise de l'environnement extérieur, soit en minimisant le bruit et la circulation, en évitant les îlots de chaleur et les corridors de vent, et en limitant les éclairages envahissants. Le site actuel se caractérise par un niveau élevé de bruit ambiant (équipements des bâtiments et bruits externes de circulation, etc), ce site est un îlot de chaleur notoire et les déplacements des piétons y sont peu agréables.

Impacts sur l'environnement:

Matériaux et architecture: le choix de matériaux à faible impact (tel le bois) est à privilégier. Les surfaces (bâtiments et autres) et les aménagements doivent être conçus et réalisés afin de minimiser le bruit, l'effet d'îlot de chaleur ainsi que l'entretien.

Géothermie: il est évident qu'on doit assurer une excellente isolation des bâtiments pour minimiser les besoins de chauffage et climatisation. Les combustibles fossiles étant proscrits et la climatisation étant

de mise dans les habitations, la géothermie (échange avec le sous-sol) doit être utilisée dans tous les bâtiments pour le chauffage et la climatisation. La technologie est mature et permet le chauffage et la climatisation en utilisant le moins d'énergie (plus efficace que les échangeurs à l'air). Certains peuvent favoriser l'installation d'un grand nombre d'échangeurs de chaleur à l'air, ces équipements sont moins efficaces et sont une source de pollution sonore tout en rejetant la chaleur dans le quartier durant les canicules.

Risques

Calendrier et séquence de réalisation

Il est évident que le calendrier de réalisation sera tributaire des facteurs économiques, des décisions des autorités gouvernementales ainsi que, dans une moindre mesure, des aléas.

Maintien des engagements du promoteur

Les ébauches architecturales présentées au public sont peu détaillées et laissent beaucoup de latitude au promoteur. Cet état de fait n'est pas anormal, néanmoins, il importe que le promoteur s'engage à suivre les grandes lignes du projet présenté et que les autorités municipales assurent un contrôle adéquat. Les écarts par rapport au projet initial ne devraient être autorisés que si elles améliorent clairement le résultat.

Obligations de la Ville

Dès l'approbation initiale du projet, la Ville doit assurer un traitement efficace du processus de contrôle et suivi. De plus, comme plusieurs éléments du projet impliquent des responsabilités de la Ville, celle-ci doit assurer une planification et une réalisation expéditive des travaux concernant les infrastructures municipales. En particulier, comme un espace conséquent sera remis à la Ville pour l'aménagement des parcs, la Ville doit rapidement (tôt dans la première phase) assurer l'aménagement des parcs projetés. Un tel aménagement rapide offrira un meilleur environnement pour les premiers résidents tout en favorisant l'implantation d'arbres créant une canopée.

L'expérience d'autres projets ne met pas en confiance à ce chapitre et le projet du PPU Radisson publié en 2021 contenait de nombreuses lacunes sur des éléments essentiels¹.

Coordination des diverses agences et autorités gouvernementales

Depuis la présentation du PPU Radisson en 2021 et lors de la séance d'information d'OMCP, il est évident qu'il n'y a pas de coordination entre les diverses entités responsables des services publics au voisinage de la Place Versailles:

- ARTM/STM: diverses personnes ont invoqué l'importance de densifier l'habitation au voisinage du métro alors que d'autres ont invoqué divers aménagements à venir pour les transports publics (tramway, bus, etc). La réalité actuelle est que les abords de la station Radisson sont congestionnés et même dangereux pour les piétons, et que l'aménagement récent de quais d'autobus additionnels semble une suite d'improvisations malheureuses. De plus, les observations récentes sont à l'effet que la ligne verte serait près de sa capacité aux heures de pointe. Quels aménagements et modifications aux services sont prévus par ARTM/STM pour tenir compte des besoins générés par le projet?
- MTQ: la 25 et la 138 (rue Sherbrooke) sont sujettes aux interventions du MTQ. La création d'un nouveau quartier pour loger plus de 10000 résidents nécessitera diverses modifications aux aménagements de la 25 et de la 138 au voisinage du site. À l'heure actuelle, aux heures de pointe, la Place Versailles est souvent un îlot enclavé par des embouteillages monstres. Est-ce que le MTQ collabore avec la Ville pour assurer un aménagement harmonieux du site et de son voisinage?
- Énergie: considérant l'utilisation de l'électricité pour les besoins énergétiques des bâtiments ainsi que les besoins de recharge du parc automobile électrique éventuel, quelles planifications sont faites?

¹Une copie des commentaires soumis dans le cadre du PPU Radisson est jointe à ce mémoire.

- par HQ pour satisfaire aux besoins futurs sur le site?
- Services aux citoyens: en considérant la projet Versailles ainsi qu'un nombre d'autres projets dans le quartier, on peut prévoir une augmentation de la population de 50% dans Mercier-Ouest au cours des prochains 20 ans. En présumant que les populations des quartiers voisins sont aussi appelées à croître, quelle planification fait-on pour assurer des services adéquats à la population au MSSS et chez les autres organisations concernées (sécurité, incendies, etc)? N'oublions pas que les services de santé du secteur sont saturés...

Conclusions

Le projet immobilier Versailles est très ambitieux et laisse miroiter la possibilité de créer un quartier neuf équivalent à 25% de la population actuelle de Mercier-Ouest (MO). Quelques modifications sont recommandées au projet afin d'en améliorer la viabilité et le succès.

Les risques de dérapage de ce projet sont nombreux. Deux éléments de risque sont à retenir: d'une part, il ne semble pas y avoir un financement privé assuré pour l'ensemble du projet qui pourrait donc être modifié sensiblement avec les ans; d'autre part, on ne voit pas une coordination et une planification exhaustive de la part des autorités gouvernementales afin de satisfaire les besoins de la population future découlant du projet (qui s'ajoute à plusieurs autres projets immobiliers dans MO).

Soumis respectueusement,

Alain Liard, citoyen

Résidant du quartier depuis plus de 40 ans. Retraité après une longue carrière professionnelle dont plus de 30 ans en environnement et aménagement.

Annexe

Commentaires de juillet 2020 sur le PPU Radisson

Objet: PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DE L'AIRE TOD RADISSON, PPURadisson_V3 2022/02/04 Portrait et vision - Version finale

La présente vise à offrir des commentaires sommaires sur le contenu du document cité en rubrique ainsi que des recommandations quand à la suite du projet.

1. Généralités: le document est bien présenté et offre diverses informations concernant le développement potentiel du secteur. Néanmoins, le document souffre de faiblesses dont :

- l'analyse présentée tient peu compte des quartiers et infrastructures voisines;
- on n'aborde pas la mise en oeuvre du concept proposé;
- certains éléments du secteur sont insuffisamment ou mal décrits;
- les orientations proposées pour le projet conceptuel sont vagues.

Il est possible que certaines de ces faiblesses concernent des éléments qui sortent du cadre d'étude du consultant. Quoi qu'il en soit, je vous invite à prendre connaissance de ce qui suit.

2. Questions d'intégration au voisinage et aux infrastructures et vice-versa:

- La station de métro Radisson est décrite comme un pôle intermodal dans le document. On y mentionne la présence de quais au sud de Sherbrooke ainsi que le futur REM. Dans les faits, les quais au sud ne sont pas aménagés (chantier abandonné depuis 6 mois), et le futur du REM est incertain. Aussi, les aménagements de la station sont inadéquats pour accueillir convenablement la clientèle (aucun abri) et la circulation des piétons au voisinage de la station est problématique. On peut aussi constater que la circulation des bus est chaotique et ces derniers sont une source croissante de pollution atmosphérique et sonore dans le quartier. Tout porte à croire que la vocation "intermodale" de la station n'existait pas lors de sa construction et ne relève pas de planification à long terme. Une forte part de ce rôle intermodal est lié à des aménagements temporaires visant à compenser des besoins occasionnés par les travaux du REM et du Pont LHLafontaine. Ce "rôle intermodal" offre peu d'intérêt et est plus une source de nuisances aux résidents actuels et futurs. En conséquence, quels aménagements seront effectués à la station Radisson et aux circuits connectés pour réduire les nuisances et rendre agréable "l'expérience client"?
- La présence de la ligne de haute tension et du Poste d'Hydro-Québec sont mentionnés dans le document. On ne mentionne pas les nombreux lignes de moyenne tension (25 KV~) qui traversent le quartier. Comme le PPU prévoit de nombreuses constructions sur le site commercial en éliminant le gaz naturel dans le chauffage des bâtiments, il est prévisible que le réseau d'alimentation électrique devra être modifié. En conséquence, comment se fera la coordination avec HQ dans l'achèvement du PPU?
- On omet de rappeler que l'autoroute voisine a été construite en détruisant les quartiers traversés et que les modifications récentes sont faites sans grand égard pour le quartier. La rue Sherbrooke est aussi une artère qui traverse le site du PPU à l'étude. Est-ce que des aménagements seront effectivement réalisés sur ces infrastructures pour améliorer la qualité de vie des citoyens du futur quartier?
- Le PPU est muet sur les hauteurs des bâtiments prévus ainsi que sur la densité d'occupation du site. Ces informations font partie des principaux éléments de tout projet d'urbanisme. Pourquoi sont-elles absentes?
- Selon le nombre d'unités d'habitations (plus de mille) et de commerces prévus, il faudra prévoir

l'expansion d'un nombre équivalent du parc automobile dans le quartier. Comment se fait la planification à ce sujet?

3. Questions de mise en oeuvre: à l'exception de quelques parcelles et les rues, les terrains visés par le PPU sont occupés par des bâtiments et activités propriétés de sociétés privées. Quelle que soit la qualité de l'urbanisme proposé dans le PPU, que peut-on affirmer sur ce qui sera effectivement réalisé? Sur quel horizon temporel se voit la réalisation? Est-ce qu'on envisage un chantier sur une décennie?

4. Description des lieux: le document décrit relativement bien le territoire visé; néanmoins certains éléments méritent d'être précisés:

- îlot de chaleur: le territoire visé par le PPU est un immense îlot de chaleur car plus de 90% des surfaces sont pavées (rues, stationnements, toits goudronnés).
- zone bruyante: outre les bruits de la circulation sur les routes et rues voisines, les infrastructures en place émettent aussi beaucoup de bruit (systèmes de climatisation sur les toits, ventilation industrielle, équipements électriques, etc²).

5. Orientations proposées: le PPU présente un schéma d'aménagement attrayant au premier coup d'oeil. Le peu de détail laisse cependant place à une multitude de variantes qui peuvent facilement déboucher sur un développement peu attrayant et rapidement désuet. Il faudra donc que le projet présenté en novembre précise des objectifs de développement durable.

Recommandations

En laissant aux urbanistes le soin de préciser le cadre d'aménagement des bâtiments et du mobilier urbain, il importe que soient incorporées au projet certaines exigences techniques visant la pérennité et la réduction des impacts climatiques. À ce sujet, trois exigences méritent d'être incorporées au développement futur:

- A. Aires pavées: les surfaces des stationnements à ciel ouvert et les voies de circulation doivent être réduites au minimum (rues étroites, stationnement souterrain ou sous bâtiment).
- B. Toits verts: à moins d'installations particulières, les toits verts doivent se trouver partout.
- C. Géothermie: les combustibles pour le chauffage étant éliminés, la climatisation étant de mise dans les habitations, la géothermie (échange avec le sous-sol) doit être installée partout. La technologie est mature et permet le chauffage et la climatisation en utilisant le moins d'énergie (plus efficace que les échangeurs à l'air). Certains peuvent favoriser l'installation d'un grand nombre d'échangeurs de chaleur à l'air, ces équipements sont moins efficaces et sont une source de pollution sonore et rejettent de la chaleur dans le quartier durant les canicules.

Conclusion

Quelles que soient les orientations proposées dans le PPU, quelle confiance peut-on avoir en leur réalisation effective dans le développements subséquent?³

Alain Liard, résidant du quartier.

2 juillet, 2022

²L'inventaire présenté dans le PPU omet d'importantes sources de bruit...

³ Notons que, tout près du site, l'aménagement du PPU du site de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine n'a pas été réalisé tel que prévu, au détriment de la qualité du développement...