

Mémoire sur le projet de transformation de l'édifice Le Nordelec

Arrondissement du Sud-Ouest

Présentation

Nous sommes résidents du quartier Pointe-Saint-Charles depuis quelques années et habitons à proximité du Nordelec, soit sur la rue Grand Trunk entre les rues de Montmorency et Richmond.

Objectifs

Sans pouvoir évaluer tous les impacts appréhendés reliés à ce projet d'une ampleur considérable relativement au quartier où il s'implanterait, nous tenons à faire part à la commission de quelques aspects qui nous préoccupent particulièrement.

Circulation

L'étude d'impact sur la circulation sous-estime les problèmes actuels de circulation et par le fait même, les problèmes futurs. D'une part, selon nous, l'étude d'impact devrait être refaite à l'aide de données de circulation relevées en dehors de la période de vacances estivale (les relevés pour l'étude ont été réalisés le 10 août 2005). Par exemple, ce jour-là, il ne semble pas y avoir eu de congestion importante à l'approche Nord de l'intersection Saint-Patrick/des Seigneurs ce qui ne reflète pas la situation rencontrée régulièrement. D'autre part, la zone d'étude est trop restreinte. À cause du canal Lachine, le quartier dispose de seulement trois accès vers le centre-ville (ponts Wellington, des Seigneurs et Charlevoix). L'étude ne tient pas compte des problèmes de congestion récurrents rencontrés sur les ponts Wellington et des Seigneurs à la période de pointe du soir à cause du refoulement du pont Victoria. À titre d'exemple, l'approche Nord du pont des Seigneurs est régulièrement congestionnée jusqu'à la rue William. De plus, toujours à cause du pont Victoria, la rue Saint-Patrick en direction Est subit parfois de la congestion jusqu'à la rue de Montmorency. La zone d'étude devrait s'étendre au-delà des ponts des Seigneurs et Wellington, soit minimalement jusqu'à la rue William au nord et jusqu'à l'intersection Peel/Wellington à l'est.

Enfin, l'étude passe complètement sous silence l'impact de la congestion sur les trois circuits d'autobus du quartier (57, 61 et 107).

À cause des problèmes actuels rencontrés pour accéder au quartier à la période de pointe du soir, des mesures de mitigation devraient être mises en place, autant pour le transport en commun que la circulation automobile à destination

du quartier. Par exemple, une voie pourrait être réservée à la circulation locale sur le pont Wellington et ses approches.

Espaces verts et aires de jeu

Présentement, dans le quartier, les parcs, aires de repos et aires de jeu nous semblent plutôt insuffisants, en quantité comme en qualité. Nous ne parlons pas seulement d'espaces verts en général, mais bien de parcs et surtout d'aires de jeu. À proximité du projet, seul le parc Joe-Beef offre une petite aire de jeu, mais avec de l'équipement plutôt désuet. La Ville a peut-être l'intention d'en moderniser l'équipement prochainement, ce qui améliorerait les choses mais n'aurait pas d'incidence sur la quantité disponible dans le secteur.

Il est intéressant de constater que l'espace ouvert des stationnements de l'îlot C sert parfois de terrain de jeu pour les enfants du voisinage. L'ajout des bâtiments prévus à l'îlot C éliminerait ces espaces, d'où l'importance d'améliorer de manière significative l'offre en espaces récréatifs.

L'espace vert prévu au centre de l'îlot B présenterait certes un attrait visuel indéniable, tout comme l'est le réaménagement du square Victoria au centre-ville de Montréal. Toutefois ces places publiques ou « semi-privées » ne sont pas des aires de jeu. Elles sont essentiellement limitées dans leurs fonctions à des espaces de transit avec ou sans aires de repos.

L'augmentation de la densité d'habitations associée au projet ne va rendre que plus criant le besoin en espaces verts et aires de jeu dans le quartier. C'est pourquoi nous préconisons soit l'implantation d'un véritable parc dans l'îlot B, soit l'agrandissement de l'aire de jeux du parc Joe-Beef (en empiétant sur le terrain vert), afin d'augmenter les équipements récréatifs disponibles pour les tout-petits (0-6 ans) et les enfants (6-12 ans). Une autre option intéressante serait de localiser directement sur la rue Richardson l'espace vert prévu au centre de l'îlot B, ce qui créerait une continuité verte avec le parc Joe-Beef. Ainsi les familles actuelles et futures pourraient davantage profiter de leur quartier, ce qui ne peut être que positif tant sur le sentiment d'appartenance que sur le tissu social, voire sur les retombées économiques locales. À notre avis, une des conditions assurant le succès de la revitalisation d'un quartier repose sur la présence suffisante de parcs et d'équipements de jeu.

Problème de bruit potentiel

Nous voulons également mentionner un problème potentiel de bruit de voisinage. Actuellement, la charcuterie au centre de l'îlot C comprend des équipements de ventilation sur son toit qui émettent de façon continue un bruit clairement perceptible lorsque l'on circule sur la rue Clarendon, bruit que l'on trouverait certainement irritant si nous habitons l'un des immeubles voisins de la rue Centre. Or l'ajout de nouveaux bâtiments résidentiels augmentera le nombre

de personnes potentiellement affectées par cette nuisance. De plus, les bâtiments projetés situés de part et d'autre de cette entreprise risquent de confiner davantage ce bruit de ventilation, haussant ainsi le niveau perçu par les résidents des immeubles adjacents actuels et projetés.

Hauteur des bâtiments projetés et intégration au quartier

L'acceptabilité de la hauteur des bâtiments proposés pour les îlots B et C semblerait justifiée par la présence de l'édifice Nordelec. Or ce bâtiment est effectivement très haut, mais il est aussi dégagé visuellement depuis les rues Centre et Richmond. Nous ne voyons pas comment on pourrait ajouter d'autres bâtiments significativement plus hauts que la moyenne des bâtiments du quartier sur le seul prétexte que le Nordelec est déjà (très) haut. Il nous apparaît évident que l'ajout d'autres édifices d'importance ne peut que masquer l'horizon visuel qui s'offre aux gens depuis les diverses rues adjacentes, que la vue soit orientée vers le Nordelec ou vers le centre-ville. En vue aérienne, le projet peut paraître aéré, mais lorsqu'on est piéton, on circule sur les trottoirs et on risque d'être privé de percée visuelle, ceci sans parler des contraintes sur l'ensoleillement. À partir d'un point de vue situé sur le côté d'une rue, il suffit d'un bâtiment de quelque trois étages situé sur l'autre côté pour obstruer sérieusement la vue au-delà. En acceptant tel quel les bâtiments proposés, nous nous retrouverions donc dans un secteur s'apparentant davantage aux tours du centre-ville.

C'est pourquoi nous préconisons que l'édifice sur la rue Richmond soit limité à trois étages afin qu'il puisse s'intégrer à la trame de la rue Centre et qu'il ne produise pas trop d'ombre au parc Joe-Beef. Et pour conserver le projet à l'échelle du quartier, nous limiterions également la hauteur des bâtiments de l'îlot B à quelque trois ou quatre étages.

Conclusion

Le Nordelec représente actuellement un symbole important de l'ère industrielle du quartier. Il est important qu'il le demeure, sans être occulté par une myriade d'édifices qui lui feraient ombre. Le développement de ce secteur doit respecter l'échelle du quartier.

Anne Pelletier et Bernard Héту

Montréal

9 novembre 2006