



**ACTION-GARDIEN**

**Corporation de développement communautaire de Pointe-Saint-Charles**  
2390 rue de Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6  
[www.actiongardien.org](http://www.actiongardien.org)  
[info@actiongardien.org](mailto:info@actiongardien.org)  
514-509-0795

**MÉMOIRE D'ACTION-GARDIEN**  
**Corporation de développement communautaire**  
**De Pointe-Saint-Charles**

**DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS DE L'OCPM**  
**SUR LES TERRAINS DU NORDELEC**

OCTOBRE 2023

## Crédits

### **Action-Gardien**

La Corporation de développement communautaire (CDC) Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles. Depuis 1981, Action-Gardien est un espace que se sont donné les groupes pour s'informer, partager leurs expériences, agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions de vie de la population de Pointe-Saint-Charles. Action-Gardien a pour mission l'action concertée et la mobilisation des organismes, des citoyens et des acteurs locaux autour d'enjeux sociaux, politiques, économiques et urbains. Par la mobilisation citoyenne, Action-Gardien vise à renforcer la prise en main par la population de l'amélioration de ses conditions de vie.

Toutes les interventions de la CDC s'inscrivent dans une perspective de défense des droits et de changement social. La CDC agit selon une approche globale pour l'amélioration des conditions et du cadre de vie de l'ensemble de la population, mais défend particulièrement les besoins et les intérêts des populations plus marginalisées. Héritière d'une tradition d'entraide et de solidarité datant des premiers comités citoyens et groupes populaires qui ont milité depuis les années 60 pour la défense de leurs droits, Pointe-Saint-Charles a encore aujourd'hui un milieu communautaire tissé serré. Notre CDC regroupe 25 membres, soit 23 membres réguliers et 2 membres observateurs.

### **Membres réguliers**

1. Action Santé
2. Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
3. Centre africain de développement et d'entraide (CADE)
4. Centre des aînés de Pointe-Saint-Charles
5. Cité des Bâisseurs
6. Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
7. Club populaire des consommateurs
8. Comité des personnes assistées sociales
9. CPE Les enfants de l'avenir
10. Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles
11. Familles en action
12. Le Détour
13. Madame prend congé
14. Maison des jeunes AdoZone
15. Partageons l'espoir / Share the Warmth
16. Prévention Sud-Ouest
17. Projet Suivi Communautaire
18. Regroupement information logement (RIL)
19. Saint Columba House
20. Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
21. Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
22. Travail de rue / Action communautaire (TRAC)
23. Welfare Rights Committee of South-West Montreal

## **Membres observateurs**

- 24. RÉSO / Carrefour jeunesse emploi
- 25. 7 à Nous

En plus de ses membres, Action-Gardien entretient des liens étroits avec des partenaires communautaires non-membres (YMCA Pointe-Saint-Charles, Loisirs et culture Sud-Ouest, Cuisine Atout, Formétal, La Petite Maison sur La Prairie...) ainsi qu'avec des partenaires institutionnels (Arrondissement du Sud-Ouest, écoles, bibliothèque, Office municipal d'habitation de Montréal, Service de police de la ville de Montréal) et économiques, dont la Société de développement commercial (SDC).

Pour plus d'informations sur Action-Gardien, visitez [actiongardien.org](http://actiongardien.org).

## **Le Comité Territoire**

Le Comité Territoire d'Action-Gardien agit sur les dossiers liés à la transformation et à la planification territoriales, notamment l'immobilier et les transports, incluant le secteur Bridge-Bonaventure. Il est composé de sept personnes représentantes de groupes membres ainsi que de deux personnes de l'équipe d'Action-Gardien.

- Francis Dolan, Regroupement Information Logement (RIL)
- Margot Silvestro, Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
- Jocelyne Bernier, citoyenne et représentante du comité de suivi de l'Opération populaire d'aménagement (OPA) de 2004
- Xavier Philippe-Beauchamp, Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
- Nathacha Alexandroff et Nicole-Sophie Viau, citoyennes membres de l'OPA et représentantes de la Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles
- Elise Brien, Services Juridiques Communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne
- Karine Triollet, équipe de coordination, Action-Gardien
- Simon Paquette, chargé de projet – aménagement, Action-Gardien

Note : Plusieurs de nos argumentaires présentés ci-dessous sont issus du [mémoire](#) que nous avons rédigé récemment dans le cadre de la consultation de l'OCPM sur le plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, adjacent au site du Nordelec.

Pour plus d'informations :

Simon Paquette – [simon@actiongardien.org](mailto:simon@actiongardien.org) 438-509-7522  
Karine Triollet – [karine.triollet@actiongardien.org](mailto:karine.triollet@actiongardien.org) 514-441-7989

## **Table des matières**

Introduction .....	5
1. Un projet trop flou : encadrement du projet et article 89 .....	7
2. Du logement ... pour qui ? .....	8
3. Protection et développement des emplois .....	14
4. Mise en évidence du paysage patrimonial .....	20
5. Des rues sécuritaires par une mobilité durable.....	21
6. Conditions fondamentales.....	27
7. Annexe 1. Cartes statistiques de Pointe-Saint-Charles .....	28
8. Annexe 2. Cartes comparatives des conditions de circulation automobile.....	31
9. Annexe 3. Recommandations .....	33

## **Introduction**

Ancien quartier ouvrier du sud-ouest de Montréal, Pointe-Saint-Charles est un quartier en gentrification. Délaissé après la fermeture en 1968 du canal de Lachine et la délocalisation d'usines, le quartier est à nouveau convoité depuis les années 2000, pour sa localisation stratégique à proximité du centre-ville et ses terrains et bâtiments vacants ou sous-utilisés. L'activité manufacturière a laissé place à un nouveau cycle économique, basé sur les investissements immobiliers. Pendant que les friches sont réhabilitées en projets immobiliers, le cœur du quartier se transforme rapidement avec une augmentation fulgurante de la valeur foncière, la perte de logements locatifs, la hausse du prix des propriétés et du coût des loyers. Cette revitalisation, souvent présentée comme structurante, a cependant eu des effets très néfastes pour la population du quartier Pointe-Saint-Charles, entraînant une réalité croissante d'exclusion et de dépossession. Aujourd'hui, la population est fragmentée, entre d'une part une pauvreté encore très présente et de nombreux ménages qui n'ont pas les moyens de couvrir leurs besoins essentiels, et de l'autre une population plus nantie. Les impacts de la gentrification se ressentent de diverses façons, au-delà du logement : modes de vie et besoins de consommation, transformation des commerces, pressions sur les services communautaires et publics, etc.

Les membres d'Action-Gardien militent pour un développement qui répond aux besoins, intérêts et aspirations des résident.e.s, qui respecte et valorise l'identité distincte du quartier. Nous affirmons que les résident.e.s du quartier doivent être des acteurs et actrices de premier plan de l'aménagement urbain et de la planification de leur quartier. Ils et elles possèdent un vécu quotidien de leur milieu de vie, et sont les premiers.ères concerné.e.s par les transformations, subissant les conséquences ou au contraire les retombées positives des projets qui s'implantent sur leur territoire.

Alors que les tendances lourdes du développement immobilier excluent la population la plus fragilisée, nous défendons que la revitalisation doit non seulement permettre la cohésion sociale et le maintien de la population à faible et modeste revenus dans le quartier, mais également l'amélioration de ses conditions de vie et de santé par la création d'un milieu de vie complet, accessible, réellement inclusif et abordable. À cet effet, tout projet dans le quartier, en particulier les plus importants comme celui du Nordelec, doit contribuer à améliorer les conditions et le cadre de vie de la population locale. Certes, aucun projet ne peut à lui seul répondre aux multiples problématiques de crise du logement, climatique et de la santé. Mais à tout le moins, ils doivent faire partie de la solution et participer à répondre aux besoins de la population de Pointe-Saint-Charles.

Nous vous présenterons dans les prochaines sections les besoins du quartier et notre compréhension de comment le projet pourrait être amélioré de façon à s'implanter réellement au tissu social et au cadre bâti de notre quartier. Les principaux enjeux relevés par Action-Gardien sont le flou entourant les usages, l'abordabilité du logement et des

locaux, la protection des emplois, les hauteurs permises et les impacts sur les déplacements.

Quelques statistiques issues du **recensement Canada 2021, pour Pointe-Saint-Charles<sup>1 2</sup>**:

- Entre 2016 et 2021, le nombre de ménages locataires a augmenté de 0,8 %, alors que le nombre de ménages propriétaires a augmenté de 10,4 %.
- La population a augmenté de 1 300 personnes en 10 ans, principalement concentrée aux abords du Canal Lachine.
- 46,7 % des ménages sont composés d'une seule personne comparativement à 40 % pour Montréal.
- Les familles monoparentales représentent 44 % des familles avec enfants, comparativement à 28 % sur l'île de Montréal.
- 46,5 % des personnes de 15 ans et plus ont un diplôme universitaire, en nette augmentation depuis 2006 (23,5 %).
- 18 % des personnes de 15 ans et plus ne détiennent aucun diplôme secondaire, en nette diminution depuis 2006 (34 %).
- 43% des individus de 15 ans et plus ont un revenu après impôt inférieur à 30 000 \$, tandis que 17,2 % des individus ont un revenu supérieur à 80 000 \$.
- Parmi les personnes de 65 ans et plus, 41,7 % vivent avec un faible revenu comparativement à 22,2 % pour l'île de Montréal.
- Entre 2011 et 2021 les loyers moyens sont passés de 600\$ à 900\$ dans le quartier, soit une augmentation de 50%.
- Le quartier compte 27% de condos, par rapport à 21% à Montréal.
- 32% des locataires n'ayant pas de subvention au logement paient plus de 30% de leurs revenus pour se loger.

---

<sup>1</sup> Portrait statistique de Pointe-Saint-Charles (publication à venir), réalisé par Myreille Audet à partir des données du Recensement de la population 2021 - Statistique Canada.

<sup>2</sup> L'annexe 1 présente des cartes du quartier relativement à la pauvreté, au coût du logement et au taux d'effort des ménages.

## **1. Un projet trop flou : encadrement du projet et article 89**

Tout d'abord, nous souhaitons aborder la nature très floue du projet. Nous savons qu'il y a une certaine tendance, ici et à travers le monde, à développer des projets à usage mixte. D'ailleurs, le Plan d'intervention Nord Pointe-Saint-Charles reconnaît le secteur du Nordelec comme « mixte »<sup>3</sup>. Nous ne remettons pas en question l'objectif de mixité pour le site des îlots A et B, mais nous pensons que celui-ci ne devrait pas impliquer autant de latitude réglementaire dans l'encadrement du projet. Le propriétaire Allied est spécialisé dans la gestion de locaux pour bureaux, mais il demande aussi le droit de faire des logements sur ce site, pour un maximum de 1 185 unités. Il pourrait ainsi faire de tout, logements, bureaux ou commerces. Pour autant, il ne présente pas de plans détaillés pour les occupations et ne donne pas d'indication des proportions visées pour chacun des usages. Nous avons peu d'informations sur le type de commerces ou entreprises visés, et encore moins sur les développements immobiliers résidentiels. Allied a certes présenté des intentions de développement accompagnées d'une vision volumétrique, mais comment aller plus loin que ces plans préliminaires sans parler des usages réels qu'il y aura sur le site ?

Nous comprenons l'idée de garder une certaine flexibilité. Mais ce que nous craignons, c'est de justifier l'absence de contrôle public et citoyen sur le développement du quartier par la nature évolutive de la construction : la réponse à nos besoins ne peut pas dépendre que d'un marché futur et des orientations éventuelles des actionnaires de Toronto. Également, le flou sur les usages engendre de nombreuses interrogations sur d'autres aspects, notamment la mobilité et les stationnements.

Lors de la séance de questions et réponses du 25 septembre, de nombreuses voix se sont exprimées sur l'absurdité d'envisager l'approbation d'un projet aussi vague et sur l'incompréhension de passer par un processus consultatif en vertu de l'article 89 avec aussi peu de détails. Face à d'autant d'incertitudes, nous pouvons difficilement recommander d'adopter les changements demandés, à moins d'ajouter de nombreuses précisions et conditions. Sinon, cela revient à octroyer une carte blanche au propriétaire.

Cette consultation tenue en vertu de l'article 89 de la Charte de la ville de Montréal nous amène des réflexions quant à son utilisation. Selon nous, des modifications devraient être apportées à cet article de la Charte pour préciser clairement à quel moment il est justifié de donner suite à une demande de la part d'entreprises de promotion immobilière. Nous ne connaissons pas de précédent dans lequel un article 89 aurait été utilisé pour un projet avec aussi peu de détails et de précisions quant aux usages, et avec autant de latitude laissée au propriétaire. Les projets devraient être assez avancés et détaillés pour que des consultations puissent avoir lieu en vertu de l'article 89.

---

<sup>3</sup> [Plan d'intervention de Pointe-Saint-Charles Nord](#), Le Sud-Ouest, 2017.

De plus, les consultations sur des projets en vertu de l'article 89 devraient automatiquement inclure les projets d'entente de développement de façon à rendre les consultations plus constructives, transparentes et pertinentes.

### **Recommandations générales**

- 1.1 Ne pas autoriser les changements règlementaires proposés, à moins que les conditions énoncées dans nos recommandations viennent préciser et encadrer le projet, et soient inscrites au Règlement autorisant la démolition, l'occupation, la transformation et la construction, ainsi qu'à l'Entente de développement liant le groupe propriétaire et la Ville de Montréal.
- 1.2 Rendre publique l'entente de développement liant le groupe promoteur et la Ville de Montréal.
- 1.3 Au-delà de cette consultation, inclure à la documentation de consultation le projet d'entente de développement pour toutes les consultations publiques en vertu de l'article 89.
- 1.4 Soumettre à la consultation publique seulement des projets suffisamment détaillés, incluant sur les usages spécifiques ciblés.

## **2. Du logement ... pour qui ?**

### **Incertitudes et craintes sur les objectifs résidentiels**

Tel qu'énoncé, un des aspects sur lesquels le flou nuit au projet est celui des usages. Cela est particulièrement le cas pour les usages résidentiels. Car, bien que le propriétaire affirme son intention de développer des locaux commerciaux, il garde aussi l'option de faire des logements sur ce site.

Quelles sont ses intentions pour les logements ? Sous-contractera-t-il une autre entreprise pour leur développement ou leur gestion ? Est-ce que ce seront des condos ou des logements locatifs ? De quelles dimensions ? Les réponses à ces questions, nous sentons bien que nous ne les aurons pas avant la fin des consultations actuelles, ce qui explique que nous demandions de ne pas autoriser les changements demandés sans avoir inscrit certaines conditions au Règlement ou à l'Entente de développement.

Un point particulier sur lequel nous souhaitons attirer pleinement votre attention est celui des contributions en logements sociaux et communautaires. La Ville de Montréal a un règlement pour exiger une contribution en logements sociaux et abordables dans tout nouveau projet immobilier résidentiel privé. Or la Ville accepte que la contribution en logement social et communautaire de ce nouveau projet soit celle déjà réalisée dans le cadre d'une entente datant de 2007, renouvelée en 2012 et arrivée à échéance en 2022.

Elle exempte donc le propriétaire de l'obligation de se conformer au Règlement pour une métropole mixte. **Pour les membres d'Action-Gardien, il serait inacceptable que la Ville de Montréal reconnaisse les unités de la Cité des Bâisseurs, OBNL pour personnes âgées, et de la coopérative le Chalutier comme contribution en logement social d'un nouveau projet résidentiel privé.**

Ceci est d'autant plus incompréhensible qu'il s'agit d'un nouveau propriétaire et que le projet n'est plus le même. Nous questionnons les raisons et le cadre légal qui justifieraient une telle décision. À quoi sert-il d'inscrire une date d'échéance dans un accord de développement si les droits accordés à un propriétaire sont maintenus après l'expiration ? Jusqu'où va cette logique ?

### **Des besoins immenses en logements réellement abordables**

Le comité logement du quartier, le RIL, tient une liste de ménages de Pointe-Saint-Charles en attente d'un logement en coopérative ou OBNL. Le nombre de requérant.e.s a atteint 1 200 ménages, alors qu'il était d'environ 800 au début 2022. Parmi ces ménages, on trouve des personnes seules, des personnes âgées, des familles nombreuses, des mères monoparentales, des personnes immigrantes nouvellement arrivées, des ménages pauvres de petit et modeste revenu. Signe de l'intensification de la crise du logement, plus d'une trentaine de nouveaux ménages participent à l'atelier d'inscription à la liste du Projet-Saint-Charles à chaque mois. 80% des requérant.e.s ont moins de 30 000\$ de revenus. C'est un rythme auquel la cadence actuelle de développement de logements sociaux et communautaires ne peut pas s'ajuster. Il est crucial de prévoir les futurs développements en conséquence des besoins du quartier, exprimés entre autres par les ménages mal-logés au Projet-Saint-Charles.

Pointe-Saint-Charles, comme les anciens quartiers ouvriers du Sud-Ouest, subit de plein fouet la gentrification et n'échappe pas aux grandes tendances montréalaises et des quartiers centraux : effritement du parc locatif privé abordable, hausses faramineuses des loyers et du coût des propriétés, absence de mise en chantier d'unités locatives privées réellement abordables, manque d'investissements publics pour des nouvelles unités de logements sociaux, surabondance de condominiums majoritairement de petite taille, rénovictions, perte de logements locatifs convertis en copropriétés ou utilisés pour des locations touristiques.

Entre 2011 et 2021, les loyers moyens sont passés de 600\$ à 900\$ dans Pointe-Saint-Charles, soit une augmentation de 50%<sup>4</sup>. Cependant, cette donnée qui regroupe l'ensemble des loyers est peu pertinente pour documenter la situation des ménages actuellement en recherche de logement. Tout un défi de trouver un 4 ½ ou un 5 ½ pour moins de 1800 \$ actuellement... Ainsi, le loyer moyen des logements disponibles pour la location dans le Sud-Ouest a été estimé à 1 572 \$ en 2022 à partir des données de la

---

<sup>4</sup> Voir Annexe 1.

Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) et des projections du Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (RCLALQ)<sup>5</sup>.

Quelques données supplémentaires de la SCHL pour mesurer l'ampleur de la crise du logement à Montréal en 2022<sup>6</sup> :

- Le loyer moyen des 4 ½ ayant accueilli de nouveaux locataires en 2022 est 1235 \$ par mois (soit 28% plus cher que le loyer moyen de ceux dont les locataires sont restés les mêmes, à 963 \$)
- L'augmentation du loyer moyen en 2022, pour les appartements de 2 chambres, a été la plus forte en 20 ans (+5,4 %). Par ailleurs, elle était de 14,5 % pour les logements ayant accueilli de nouveaux locataires et de 3,5 % pour ceux où les locataires étaient restés les mêmes.
- Les taux d'inoccupation étaient de seulement 1 % pour les appartements considérés abordables pour les 40 % des ménages locataires les moins fortunés (revenu de moins de 43 000 \$). Quant aux appartements qui étaient abordables pour les ménages gagnant entre 63 000 et 97 000 \$ par année, leur taux d'inoccupation était plutôt de 5,4 %.

Et la situation n'est pas près de se résorber : selon des données de Desjardins et de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), la hausse du loyer moyen dans le Grand Montréal s'élèvera à 10% cette année et pourrait atteindre 30% d'ici trois ans<sup>7</sup>. Ces coûts forcent les gens à dépenser des sommes qu'ils ne peuvent pas utiliser pour se nourrir ou vivre adéquatement, c'est-à-dire au-delà du seuil des 30% de leur budget. Selon les données du recensement de 2021, parmi les ménages de Pointe-Saint-Charles qui n'ont pas de subvention de loyer, 32% dépensent plus de 30% de leur budget pour le logement<sup>8</sup>. La situation est critique : 71 % des personnes à faible revenu du Grand Montréal occupent un logement inabordable, c'est-à-dire trop cher pour leurs moyens en monopolisant plus de 30 % de leur revenu<sup>9</sup>.

Cela a également des répercussions sur la qualité du logement. En effet, 4,8% des ménages de Pointe-Saint-Charles vivent dans un logement de taille inadéquate en 2021 (8,6% à travers la ville)<sup>10</sup>. De même, 11,7% des logements du quartier requièrent des réparations majeures (8,6% à travers la ville)<sup>11</sup>.

---

<sup>5</sup> [Le logement moyen dans le Sud-Ouest ressemble à ceci](#), Clément Bolano, Journal Métro, 2023.

<sup>6</sup> [Rapport sur le marché locatif](#), SCHL, 2023.

<sup>7</sup> [La hausse des loyers pourrait atteindre 30% d'ici trois ans](#), Quentin Dufrane, Journal Métro, 2023.

<sup>8</sup> Voir Annexe 1.

<sup>9</sup> [Signes vitaux 2022 : La situation du logement dans le Grand Montréal](#), Fondation du Grand Montréal, Centraide du Grand Montréal et Institut du Québec, 2022, p.24.

<sup>10</sup> Profil du recensement - Recensement de la population de 2021 (produit n° 98-316-X2021001, région d'acheminement H3K), Statistique Canada. 2023.

<sup>11</sup> *Ibid.*

Ainsi, pour une part grandissante de ménages locataires montréalais, se payer le plus petit des condos, même dit abordable, est hors d'atteinte. Et même pour les personnes qui obtiennent un condo, nombreuses sont les personnes qui dépensent une quantité importante de leur revenu pour se loger<sup>12</sup>. De même, l'accès au marché locatif privé est de plus en plus difficile, en premier lieu pour les familles nombreuses, les personnes immigrantes et réfugiées, les personnes marginalisées et stigmatisées. Et aujourd'hui, le logement social et hors marché ne loge pas seulement les plus pauvres, il est devenu le dernier rempart pour des ménages à modeste et moyen revenu pour rester ou s'installer dans leur quartier.

Pourtant, il y a seulement 63 740 logements sociaux et communautaires sur le territoire de l'agglomération de Montréal, ce qui ne représente que 11,6% du parc de logements locatifs<sup>13</sup>, alors qu'à Vienne, la capitale de l'Autriche, plus de 45 % des logements locatifs sont des logements sociaux hors marché appartenant à des sociétés municipales, coopératives ou organismes à but non lucratif.

### **Financiarisation et crise du logement**

Il est couramment affirmé par des entreprises immobilières, instituts et personnes du monde académique ou politique, que pour répondre à la crise du logement dans un contexte de taux d'inoccupation très bas, il faut rétablir le déséquilibre entre l'offre et la demande et accélérer la construction résidentielle privée<sup>14</sup>. Mais si ces nouveaux logements sont inabordables, on ne résoudra en rien la crise du logement. Comme le nomme cette étude de l'IRIS : « Cette solution risque de s'avérer contre-productive si le parc de logements, actuel et futur, n'est pas protégé par un cadre législatif adéquat et si son expansion continue d'être guidée par une vision mercantile du développement immobilier et de l'accès au logement. Pour être efficaces, les mesures à mettre en place doivent avoir pour objectif le contrôle des loyers, la protection du parc locatif existant et la croissance du parc de logements locatifs hors marché privé. »<sup>15</sup>

Le mode de développement imposé par les entreprises immobilières dans le Sud-Ouest et les quartiers centraux montréalais est en grande partie responsable de la crise du logement et du départ des familles en banlieue<sup>16</sup>. Malgré le discours de rétention des familles et de résilience climatique, on retient surtout du développement de Griffintown le prix exorbitant des unités unifamiliales, la multiplication des condos de petite taille, le déficit d'infrastructures publiques et collectives, la rareté du locatif abordable et la croissance des locations à court terme sur les plateformes comme Airbnb. Ainsi, ce développement contribue à la hausse généralisée de la valeur des immeubles et des loyers

---

<sup>12</sup> Voir Annexe 1.

<sup>13</sup> [Répartition des logements sociaux et communautaires](#), Ville de Montréal, 2022.

<sup>14</sup> [La prochaine crise du logement](#), Mario Polèse, La Presse, 2023.

<sup>15</sup> [Crise du logement : un marché locatif en manque d'encadrement](#), Julia Posca et Guillaume Hébert, IRIS, 2023.

<sup>16</sup> [La mainmise du privé sur le développement urbain](#), Karine Triollet et Francis Dolan, La Presse, 2022.

et exacerbe la gentrification dans les quartiers environnants. Et c'est cette même logique qu'un consortium de d'entreprises immobilières compte poursuivre dans le secteur de Bridge-Bonaventure, juste à côté du site du Nordelec.

Une récente étude de la SCHL a analysé qu'environ le tiers des logements à Griffintown appartiennent à des personnes investisseuses, c'est-à-dire qui n'utilisent pas leurs copropriétés comme résidence principale, mais plutôt à des fins spéculatives, notamment pour des locations à court terme sur des plateformes comme Airbnb<sup>17</sup>. Quand on met de l'avant l'idée que la construction de logements est l'élément central pouvant répondre à la crise du logement qui s'abat sur Montréal, encore faut-il que les logements soient réellement habités par des ménages montréalais. Or de nombreux logements sont plutôt détournés de leur fonction première – loger la population montréalaise – pour des raisons économiques et spéculatives.

L'étude nous indique également que, durant la pandémie, de tous les quartiers de la ville de Montréal, c'est au cœur de Griffintown que l'on observe la plus forte progression de vente résidentielle pour des départs en banlieue (+141 % de variation dans la vente de propriété). D'ailleurs, la vaste majorité des nouvelles personnes acquéreuses en banlieue habitaient préalablement une copropriété sur l'île de Montréal, signe que ces unités ne répondent pas aux besoins des ménages et tout particulièrement des ménages familiaux.

Tant que l'offre de logements relèvera quasi-exclusivement de la logique spéculative par des promoteurs et investisseurs en recherche constante de profit, alors la spirale infernale de la crise du logement abordable va perdurer et s'amplifier. **Il faut construire des logements hors du marché, à l'abri de la spéculation. Le marché des petits condos luxueux n'est pas en crise. Ce sont les logements peu dispendieux et de taille adéquate qui font cruellement défaut.**

Les recherches sur les impacts effarants de la financiarisation du logement se multiplient à l'échelle des grandes métropoles du Canada, et les groupes de défense du droit au logement sont loin d'être les seuls qui sonnent l'alarme. Ainsi, depuis une vingtaine d'année, le marché du logement est pris d'assaut par des entreprises financières qui investissent des sommes colossales dans des achats d'immeubles locatifs ou dans de grands projets de construction résidentielle.

L'impact de la financiarisation du logement est si important que la défenseure fédérale du logement a émis 50 recommandations pour contrer ce phénomène<sup>18</sup>. Parmi les recommandations adressées aux trois paliers, on retrouve sans surprise des mesures visant à protéger le parc de logements sociaux existants, augmenter le parc de logements

---

<sup>17</sup> [Effets de la pandémie sur marché de l'habitation de Montréal](#), SCHL, 2020.

<sup>18</sup> [La financiarisation du logement au Canada - Un rapport de synthèse pour le Bureau du défenseur fédéral du logement](#), Martine August, Commission canadienne des droits de la personne, 2022.

hors marché, contrer la perte de logements locatifs, contrôler les loyers. On y retrouve aussi des mesures visant à imiter et empêcher la propriété des logements par des sociétés financières et à concentrer les investissements publics dans le logement hors marché et abordable à perpétuité.

### **Pas d'usage résidentiel sans inclusion de nouveaux logements sociaux**

En somme, dans le contexte de la crise du logement et des hausses de loyers faramineuses et de la gentrification grandissante, le seul moyen d'en sortir à moyen et long terme est de **créer suffisamment de logements sociaux et communautaires, sortis du marché spéculatif**. Si Allied veut construire de nouvelles unités résidentielles sur l'îlot B, il doit contribuer au parc de logement social. Nous demandons **40% de logements sociaux et communautaires** sur le site. Et le promoteur ne doit pas pouvoir considérer les contributions issues d'un projet d'un ancien propriétaire dont l'entente est échue. Nous réitérons que nous sommes en faveur d'une certaine mixité d'usage, mieux encadrée. Mais nous ne voulons pas nous retrouver avec plus de 1000 condos inabordables pour la majorité de la population du quartier. S'il n'y avait pas d'inclusion de logements sociaux, alors notre choix est clair : nous privilégions le développement d'un pôle d'emploi sans aucune résidence sur l'îlot B.

Par ailleurs, s'il y a un développement résidentiel, nous proposons **que 100% des unités soient du locatif** plutôt que des condos, et que la Ville y prévoit de vraies mesures contre la location Airbnb.

### **Recommandations sur l'habitation**

- 2.1 Refuser tout projet résidentiel sur l'îlot B qui n'intègre pas au moins 40% de logement social et communautaire, sur site, sans inclure les contributions issues de l'entente de développement échue.
- 2.2 À défaut, refuser tout changement règlementaire autorisant un usage de la famille Habitation sur l'îlot B.
- 2.3 Si un usage résidentiel est autorisé avec inclusion de logements sociaux, prévoir à l'entente de développement que l'ensemble des unités soit en mode locatif plutôt qu'en copropriétés.
- 2.4 Si un usage résidentiel est autorisé, appliquer fermement l'interdiction de locations résidentielles à court terme de type Airbnb et prévoir à l'entente de développement une mention explicite de cette interdiction.
- 2.5 Si un usage résidentiel est autorisé sur l'îlot B, privilégier l'implantation des unités au sud du terrain, du côté du parc Joe-Beef.

### **3. Protection et développement des emplois**

#### **L'importance de protéger les emplois dans le secteur**

La pertinence de zones d'emploi et de production en milieu urbain n'est plus à démontrer. Elles permettent de créer des villes et des quartiers complets et diversifiés, où l'on peut vivre et travailler. Les avantages sont évidemment économiques, mais aussi sociaux et environnementaux, alors que la proximité entre les lieux d'emploi et de résidence favorise la qualité de vie, les déplacements en transport actif et collectif, la diminution de l'auto-solo et des coûts de transport, ainsi que plus de temps de qualité en dehors des heures de travail. La présence d'une diversité de secteurs d'emploi en ville est fondamentale pour éviter la délocalisation dans des zones périphériques qui accentuent l'étalement urbain.

Il faut être extrêmement prudent quand, au nom de la mixité d'usage, on implante du résidentiel dans une zone jusque-là dédiée à l'emploi. Nous avons pu l'observer de part et d'autre du canal de Lachine : si l'on ne protège pas fermement les emplois, la mixité d'usage amène à une pression spéculative et à un abandon progressif de la vocation d'emploi, notamment les secteurs industriels légers, artisanaux et agroalimentaires. Rapidement, l'usage résidentiel, bien plus rentable, devient l'usage dominant. Les projets particuliers adoptés les uns après les autres ont pratiquement eu raison de la vocation d'emploi le long du canal à Pointe-Saint-Charles, Saint-Henri, la Petite-Bourgogne et Griffintown.

Notons qu'au-delà de notre secteur, le problème est d'ampleur régionale. Ainsi, dans le cadre des démarches de rédaction du nouveau Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050, la Ville de Montréal a elle aussi identifié cette préoccupation et elle l'a inscrit dans son Projet de ville: « l'effritement progressif des espaces industriels au profit des fonctions résidentielles et commerciales fragilise le tissu industriel existant et rend plus difficile l'attraction de nouveaux investissements »<sup>19</sup>.

Il importe donc de protéger les secteurs d'emploi dans le secteur, alors que les grands projets d'infrastructures et les projets immobiliers annoncés attisent la spéculation immobilière dans l'est du quartier et le secteur Bridge-Bonaventure. À ce titre, nous appelons la Ville à prendre des mesures fermes pour protéger les emplois existants et les zones d'emploi par des outils règlementaires et à mettre en place des conditions d'attraction et de rétention de nouvelles entreprises.

#### **Garantir la mixité d'usage sur l'îlot B**

Nous entendons la volonté du propriétaire Allied de consolider l'emploi et comprenons qu'il s'agit là de son intention première pour l'îlot B. Cependant, selon la réglementation proposée, rien n'empêcherait que pour diverses raisons de conjoncture économique et

---

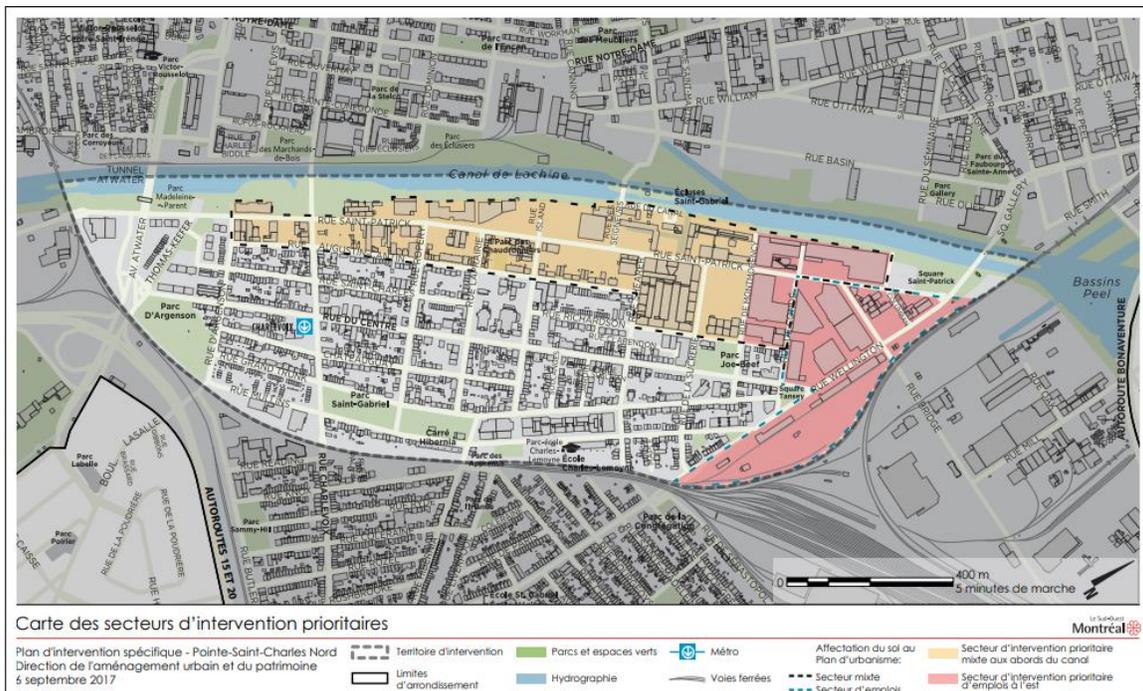
<sup>19</sup> [Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité](#), Ville de Montréal, 2022, p.106.

de rentabilité, le propriétaire ne développe finalement que du résidentiel sur son site. Pour s'assurer de la mixité du site et de la protection des emplois à long terme, nous demandons que, **s'il y a des logements créés sur l'îlot B, ceux-ci ne représentent pas plus de 50% de la superficie construite**. Par ce geste inscrit au Règlement, la Ville viendrait ainsi préciser davantage le projet et garantir une mixité d'usage.

### Protéger le triangle Nord en emploi

Le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles, voisin du Nordelec à l'est de la rue Montmorency, est une zone protégée strictement en emploi. Ce geste fort, réclamé par les acteurs communautaires et économiques du quartier, a été adopté par les élu.e.s de l'Arrondissement du Sud-Ouest dans le cadre du Plan d'intervention Nord Pointe-Saint-Charles (PISPSC) adopté en 2017. L'Arrondissement y a affirmé, p.36, « sa ferme intention de maintenir la vocation d'emploi existante et de ne pas autoriser de développement résidentiel » :

*« À l'intérieur du territoire d'intervention, ne pas autoriser toute demande de transformation à des fins résidentielles ou de constructions de nouvelles unités résidentielles à l'est de la rue De Montmorency et au nord de la rue Saint-Patrick malgré l'affectation du sol « Secteur Mixte » au Plan d'urbanisme, pour y favoriser le développement d'emplois et limiter la spéculation immobilière résidentielle »<sup>20</sup>*



Carte des secteurs d'intervention prioritaires – Plan d'intervention Nord Pointe-Saint-Charles (PISPSC) - 2017

<sup>20</sup> [Plan d'intervention de Pointe-Saint-Charles Nord](#), Le Sud-Ouest, 2017, p.36.

Nous souhaitons réitérer l'importance de maintenir et consolider l'emploi dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles à l'est de la rue de Montmorency. Ce secteur présente actuellement une dynamique industrielle bien implantée, sans aucune unité d'habitation. On y retrouve principalement des entreprises du secteur manufacturier, mais également des services professionnels tels que des architectes ou encore des entreprises de production télévisuelle ou alimentaire. Cette zone, qui sert de tampon entre la zone industrielle et le quartier habité, est cependant sous-occupée, et a un grand potentiel d'accueillir de nouvelles entreprises et commerces compatibles avec les milieux de vie environnants.

En septembre 2022, la CDC Action-Gardien, le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) et la Chambre de commerce de Montréal Centre Sud-Ouest (CCCSOM) ont conjointement réitéré à la Ville de Montréal leur demande à cet effet, alors que des discussions et pressions de promoteurs immobiliers laissaient présager une possible ouverture quant à l'intégration d'une composante résidentielle dans le triangle Nord Pointe-Saint-Charles. En effet, Devimco, Brocolini et Mach, tous propriétaires de terrains dans le secteur, font un plaidoyer pour résidentialiser ce secteur avec des tours de condominiums, ce qui viendrait compromettre la stratégie de préservation d'emploi.

Dans son plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure soumis le printemps dernier à consultation à l'OCPM, la Ville a finalement réitéré son intention de conserver strictement en emploi le triangle Nord Pointe-Saint-Charles. Nous saluons fortement ce geste et comptons sur la Ville pour le maintenir dans le plan directeur qui sera prochainement adopté.

**Nous ne remettons pas en cause l'orientation de faire de l'îlot B une zone « mixte », c'est-à-dire destinée à offrir des emplois et des résidences. Mais nous ne voulons absolument éviter que cela ne crée un précédent pour le Triangle Nord.** Et nous pensons qu'une stratégie spécifique doit être en place pour s'assurer de la mixité d'usages réelle du site, comme zone transitoire vers le Triangle Nord Pointe-Saint-Charles. Voici pourquoi nous proposons de garantir qu'au moins 50% de la superficie construite sera en emploi.

### **Des commerces, services et entreprises qui répondent aux besoins du quartier**

La spéculation et la financiarisation font aussi des ravages sur les loyers commerciaux des commerces, des bureaux et des industries. La Ville doit agir rapidement pour freiner la spéculation et retenir en ville une diversité d'entreprises et commerces. Pour viser une mixité d'emplois, nous souhaitons qu'une majorité des espaces non-résidentiels soient occupés par des petites et moyennes entreprises en démarrage et dans les secteurs de la production et de la transformation, ou encore des commerçants offrant des produits adaptés aux besoins de la population. Et pour ceci, les loyers doivent être abordables. **L'industriel léger, l'artisanat, l'agroalimentaire, les petits commerçants doivent avoir leur place, il ne fait pas tout miser sur la haute technologie.** Les entreprises de la nouvelle économie, les hubs technologiques, les sièges sociaux et les grands projets

récréotouristiques accompagnent souvent l'extension du centre-ville dans les quartiers centraux, et ne contribuent pas forcément à améliorer les conditions de vie des populations moins nanties. Ces entreprises demandent une main-d'œuvre très qualifiée, qui arrive dans les quartiers ouvriers avec un niveau de vie bien supérieur, créant ainsi une pression sur les commerces, café, restaurants, qui ne sont plus abordables pour la population locale. Or, les locaux industriels se font rares, et de plus en plus chers<sup>21 22</sup>.

Afin de répondre aux besoins du quartier, le projet doit aussi réserver certains locaux avec loyers abordables à des **organismes à but non lucratif (OBNL) et autres entreprises d'économie sociale et solidaire**. Nous proposons de réserver 10% des baux à cette fin. Pointe-Saint-Charles a de tout temps fourmillé d'initiatives locales novatrices, créatrices d'emploi, ancrées dans la communauté, accessibles à tous et toutes. Ces initiatives sont porteuses de communautés actives et inclusives, et méritent un soutien multiforme de la Ville de Montréal. Les groupes communautaires, les entreprises d'économie sociale et d'insertion et les projets collectifs sont essentiels pour notre communauté. Nous avons dans le quartier des fleurons de l'économie sociale et de l'insertion socio-professionnelle, et plus récemment un exemple de conversion d'un ancien bâtiment industriel, le projet du Bâtiment 7, qui accueille une grande diversité d'usages, alliant services de proximité, métiers artisanaux, agriculture urbaine et bientôt un CPE.

Enfin, pour favoriser l'insertion professionnelle et faciliter l'accès aux emplois de proximité aux résident.e.s du Sud-Ouest, il faut miser sur la formation et des mesures incitatives d'employabilité locale. Selon nous, le moyen le plus pertinent pour renforcer **l'embauche locale** est de mettre en place des plans d'intégration en emploi avec développement des compétences. Cela doit être envisagé simultanément avec l'implantation d'écoles de métiers et centres de formations en adéquation avec les besoins en main-d'œuvre des entreprises de production et artisanale. Il faut aussi veiller à ce que les emplois créés soient accessibles pour la population actuelle et future, et ne pas tout miser sur des emplois nécessitant de hautes qualifications.

### **Complémentarité avec la rue du Centre**

Il faut être très attentif à ce que les nouveaux commerces établis dans le Nordelec et sur l'îlot B soient complémentaires à ceux existants et ne concurrencent pas ceux de la principale rue commerciale du quartier, la rue du Centre. Nous sommes encore très amers du déménagement de la Caisse populaire Desjardins dans les locaux du Nordelec avec pignon sur la rue Saint-Patrick, alors qu'elle était parfaitement située en plein cœur du quartier sur la rue du Centre. La rue du Centre est une artère discontinue, mais avec certains pôles qui se dessinent autour du métro, autour des deux églises et vis-à-vis du Nordelec. En lien avec la SDC, l'Arrondissement et les acteurs locaux dont notre CDC, nous appelons le propriétaire Allied à une concertation sur le type de commerces et services qu'on souhaite attirer pour répondre aux besoins locaux, et à une réflexion sur leur

---

<sup>21</sup> [Pénurie de locaux industriels](#), Néomédia, 2022.

<sup>22</sup> [Des loyers industriels qui saignent les PME](#), André Dubuc, La Presse, 2022.

localisation optimale. Il est évidemment souhaitable et bénéfique pour un complexe immobilier comme celui du Nordelec de se doter de certains services et commerces, mais il faut à tout prix éviter l'effet de « ville dans la ville », alors qu'on souhaite que les personnes travailleuses et résidentes du Nordelec contribuent à la vitalité de l'artère commerciale.

### **Concerter les acteurs pour protéger l'emploi**

Enfin, nous profitons de cette consultation pour réitérer notre demande que l'Arrondissement anime une table de concertation sur l'emploi regroupant acteurs économiques, publics, économie sociale et communautaire, pour créer des conditions favorables à l'attraction et à l'intégration des entreprises dans notre quartier.

Dans le plan Nord Pointe-Saint-Charles, l'Arrondissement s'était engagé en 2017 à : *« Former une table de travail mixte afin de favoriser l'attractivité du territoire d'intervention, cibler des créneaux durables [...] consolider et créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale. »*

Depuis les six dernières années, nous avons cependant dû constater, que malgré les engagements, peu d'efforts y ont été consacrés. La table de travail mixte n'a jamais démarré son travail malgré quelques rencontres exploratoires à ce sujet avec les partenaires de l'Arrondissement (PME MTL, RESO, Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal, SDC et milieu communautaire). La demande de démarrer les travaux de cette table a été réitérée lors des consultations sur Bridge-Bonaventure.

### **L'opportunité à ne pas manquer !**

Les conditions sont réunies pour consolider le secteur d'emploi de l'est de Pointe-Saint-Charles ! Ne passons pas à côté de cette rare opportunité. Déjà, plus d'une quinzaine d'entreprises s'activent dans le triangle Nord et la zone est protégée en emploi. Le groupe propriétaire du Nordelec a comme intention première de poursuivre le développement de l'emploi, tant dans l'édifice que sur le stationnement adjacent à l'édifice. Le départ annoncé de l'entreprise de transbordement Ray-Mont Logistique offre une opportunité de repenser l'entrée de quartier pour y développer un pôle de services institutionnels et d'emploi. Enfin, la Ville de Montréal a rappelé que le développement économique restera l'ADN du secteur Bridge-Bonaventure et du bassin Peel, extrémité du corridor économique du canal de Lachine. Certes, le Triangle est actuellement une entrée de quartier peu conviviale et peu sécuritaire, sans piste cyclable adéquate, avec un viaduc du CN non entretenu et de la congestion due au transit. L'amélioration des conditions de transport actif et collectif dans ce secteur et l'arrivée d'une éventuelle nouvelle station REM tout près de là faciliteront les déplacements vers et depuis ce secteur d'emploi. Le réaménagement prévu du secteur permettra de plus un milieu de vie plus accueillant et des conditions plus propices à l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre.

## **Recommandations sur la protection et le développement des emplois**

- 3.1 Protéger la mixité d'usage du projet en prévoyant, au Règlement, un article limitant les usages résidentiels à un maximum de 50% de l'ensemble des superficies développées sur l'îlot B.
- 3.2 Inclure une clause à l'entente de développement visant à débiter le redéveloppement de l'îlot B par la construction des immeubles ayant le plus de superficies dédiées aux usages des familles Commerce et Industrie.
- 3.3 Protéger l'usage strictement en emploi du Triangle Nord, à l'est de la rue de Montmorency, conformément et en cohérence avec le Plan d'intervention Pointe-Saint-Charles Nord et le Plan directeur de mise en valeur Bridge-Bonaventure. Ainsi, reconnaître qu'un usage mixte sur l'îlot B ne doit pas créer un précédent pour le Triangle Nord.
- 3.4 Inclure à l'entente de développement une clause prévoyant la réserve d'au moins 10% des baux commerciaux, avec loyers abordables, pour des organismes à but non lucratif et entreprises d'économie sociale et solidaire.
- 3.5 Inclure à l'entente de développement une clause prévoyant une majorité des locaux commerciaux avec des loyers abordables pour accueillir une diversité de commerces, PME, entreprises en démarrage ou dans les secteurs de la production et de la transformation.
- 3.6 Inclure à l'entente de développement une clause prévoyant que les entreprises qui s'installent mettent en place des plans d'intégration en emploi et de développement des compétences en collaboration avec les organismes en employabilité et centres de formation du secteur, de façon à s'impliquer activement dans l'embauche locale et à mettre en place des conditions propices à sa réalisation. Ces plans devraient s'étaler sur une période d'au moins 10 ans.
- 3.7 Développer un mécanisme assurant que les nouveaux commerces qui seront établis dans le Nordelec soient en cohérence et en complémentarité avec les commerces de la rue du Centre.
- 3.8 Animer une table de concertation économique avec les acteurs locaux pour améliorer les conditions d'attraction et de rétention des entreprises et créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale.

#### 4. Mise en évidence du paysage patrimonial

Le Nordelec est, avec ses 43 mètres, **un phare dans le quartier et même au-delà**. Avec les immeubles du Redpath et de la Belding-Corticelli sur la rue Saint-Patrick, le Nordelec constitue **un ensemble patrimonial** d'origine industrielle du Nord-Est de Pointe-Saint-Charles. Pour préserver cet héritage, nous devons non seulement protéger réellement les vues vers tous ces immeubles, mais aussi **les mettre en évidence dans le paysage** du quartier. Ainsi, il ne devrait pas y avoir de constructions plus hautes que le Nordelec, ni de bâtiments massifs à la même hauteur. En ce sens, nous voulons qu'un meilleur encadrement des vues soit assuré, que celles-ci pointent vers les éléments patrimoniaux et repères visuels d'intérêt et esthétiquement plaisants, ce qui est un autre aspect du développement à échelle humaine. L'image suivante permet de bien voir qu'on ne distingue plus clairement le bâtiment patrimonial du Nordelec.

Vue vers le Nordelec à partir de la ruelle de l'îlot E



À l'inverse, le promoteur veut avoir le droit de bâtir **jusqu'à 44 mètres** de hauteur (12 étages) sur 35% de la superficie du terrain, tout en gardant les 65% restants à un maximum de 25 mètres (8 étages). En considérant le taux d'implantation maximum prescrit à 60% du terrain, cela veut dire que **58,3% des bâtiments pourraient être construits à 44 mètres** (35% sur les 60%). Présentement, Allied ne peut pas monter à plus de 20 mètres, selon le règlement d'Arrondissement, et à 25 mètres selon le plan de la Ville.

Nous demandons donc que le plan actuel de la Ville soit respecté et que **les 25 mètres demeurent la limite de hauteur** sur l'ensemble de l'îlot B. Cela correspond à **8 étages** pour un usage résidentiel, ce qui nous semble bien suffisant. Dans cet esprit d'héritage, si la Ville veut vraiment accepter une sur-hauteur, celle-ci ne devrait pas être permis sur plus que 10% du terrain, pas 35% ! Un dégradé de hauteurs diverses devra être privilégié pour éviter « l'effet mur » d'une série de bâtiment tous à 8 étages.

Notons également que de tels changements permettraient d'être plus en adéquation avec l'échelle humaine et avec les positions énoncées à de nombreuses reprises par la population du quartier, notamment lors de notre opération populaire d'aménagement sur Bridge-Bonaventure, ou encore lors de consultations publiques menées par la Ville de Montréal. Selon une recherche sur l'échelle humaine menée par notre CDC en collaboration avec une étudiante de l'UQAM, le champ de vision humain étant limité, il est difficile de voir facilement au-delà d'une certaine hauteur<sup>23 24</sup>. Ainsi, il y a des éléments de connexion humaine et de respect des sens humains qui sont perdus lorsque les hauteurs du bâti dépassent 4 étages (12 mètres). Cela est d'autant plus vrai, et important à garder en tête, pour les bâtiments résidentiels. Cette perte de connexion humaine se traduit notamment par une difficulté à créer des ancrages sociaux, familiaux, communautaires et environnementaux. Des mesures peuvent être mises en place lors de la construction de bâtiments résidentiels afin de favoriser la création et le soutien de liens sociaux, ainsi que la connexion avec les éléments naturels de l'environnement.

### **Recommandations sur la mise en évidence du paysage patrimonial**

- 4.1 Limiter les hauteurs de l'îlot B, soit le quadrilatère des rues Richardson, de Montmorency, Saint-Patrick et du prolongement de la rue de la Sucrierie, à 25 mètres. Pour ce faire, retirer l'îlot B des règlements qui autoriseraient 44 mètres, soit le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme et l'article 4 du Règlement autorisant la construction.
- 4.2 Prévoir un dégradé de hauteur pour éviter les effets de murs, et permettre des sur-hauteurs ne dépassant pas le bâtiment actuel sur un maximum de 10% de la superficie, en révisant l'article 5 du projet de Règlement.

## **5. Des rues sécuritaires par une mobilité durable**

### **Effet monstre appréhendé sur nos rues**

Le Nordelec est actuellement un grand générateur de déplacements dans le quartier. Avec la quantité d'espace que le promoteur veut développer, on peut s'attendre à ce que ça devienne un pôle d'achalandage encore plus grand. Mais **nous avons le choix que ça ne réduise pas notre qualité de vie** ! Pour l'ensemble du site, il est prévu d'avoir des stationnements automobiles souterrains de 865 à 965 unités<sup>25</sup>, ce qui nous semble démesuré et basé sur des hypothèses contestables.

Des experts ont analysé les impacts du projet sur les déplacements dans le secteur, à la demande du groupe promoteur, présentés dans l'étude d'impact sur les déplacements. Concrètement, **le projet va ajouter 714 véhicules sur nos routes le matin et 788 le soir**,

---

<sup>23</sup> [Vers une compréhension commune de la notion d'échelle humaine](#), Action-Gardien, 2021.

<sup>24</sup> [Quartiers urbains et échelle humaine : quelques exemples](#), Action-Gardien, 2021.

<sup>25</sup> [Étude d'impact sur les déplacements - Projet Le Nordelec](#), CIMA+, 2022, p.15.

en semaine<sup>26</sup>. L'étude démontre que l'effet sera particulièrement remarqué sur la rue Saint-Patrick, mais ça affectera aussi Wellington, Des Seigneurs, du Centre et Bridge<sup>27</sup>. Nos routes sont limitées et déjà congestionnées par du transit automobile, ce qui ralentit nos bus et met en danger les personnes à pied et à vélo, **ça n'a pas de sens** ! Et c'est sans parler des bruits et de la qualité de l'air qui va se réduire...

### **Un transit déjà important dans le secteur**

À Pointe-Saint-Charles, nous vivons quotidiennement les nuisances causées par les voies de transport, notamment celles liées au pont Victoria, lesquelles posent des problèmes de sécurité, découragent le transport actif, nuisent au transport en commun et congestionnent les rues du quartier. La circulation de transit en direction et en provenance du pont Victoria est évaluée à 23 600 véhicules par jour en 2019<sup>28</sup>. Cela crée des bouchons importants sur les rues Wellington, du Centre, des Seigneurs, Bridge et Mill tout en amenant son lot de nuisances : pollution, bruit, poussière, sécurité publique...

Une autre des conséquences est que les autobus reliant Pointe-Saint-Charles au centre-ville se trouvent le plus souvent bloqués aux heures d'affluence sur le pont Wellington dû au trafic de transit en provenance ou en direction du pont Victoria. Cette situation est problématique et extrêmement préoccupante lorsqu'on sait que le premier facteur entrant en ligne de compte pour faire le choix du transport collectif comme mode de déplacement principal est l'efficacité du réseau.

Comme nous l'expliquions dans [notre mémoire sur Bridge-Bonaventure](#), la Ville et ses partenaires doivent trouver une réelle solution de transports dans le secteur afin d'éliminer le trafic de transit lié au pont Victoria. Plusieurs options sont sur la table, et nous défendons celle de créer un accès obligatoire entre l'axe Bonaventure et le pont Victoria, sans déviation possible par les rues de notre quartier. Ceci permettrait, en bout de ligne, d'atténuer les effets réels vécus par le développement du Nordelec.

### **Incohérences avec les objectifs climatiques**

Collectivement, on reconnaît la nécessité de dépasser la dépendance à l'automobile en priorisant davantage l'aménagement de nos quartiers de façon à ce qu'ils facilitent la marche, le vélo et les transports collectifs, car les problèmes du tout-à-l'auto sont nombreux et importants. Sans réduction importante de la place de l'auto, le projet du Nordelec serait un échec pour nos plans en transports et pour nos objectifs climatiques.

Le Québec, la Communauté métropolitaine et la Ville de Montréal ont des cibles ambitieuses pour réduire la part de l'auto solo (-20% à l'échelle du Québec<sup>29</sup> et -25% dans

---

<sup>26</sup> *Ibid.*, p.17.

<sup>27</sup> Cette démonstration est faite par la comparaison des cartes de transit, copiées à notre Annexe 2.

<sup>28</sup> [Tableau - Débit journalier moyen annuel](#), Ministère des Transports du Québec, 2020.

<sup>29</sup> [Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable 2030](#), Gouvernement du Québec, 2018, p.13.

la ville de Montréal à l'horizon 2030<sup>30</sup>), augmenter la part des modes de déplacement durables (part de 35% en transport collectif dans le Grand Montréal en 2031<sup>31</sup> et de 15% à vélo à Montréal d'ici 2027<sup>32</sup>) et décarboner le secteur des transports (carboneutre d'ici 2040 sur le territoire de la ville<sup>33</sup>).

Or, le constat est pour l'instant lamentable : « Malgré les efforts effectués au cours des dernières années pour développer les transports collectifs et actifs, les projections indiquent que la part modale de l'automobile en 2036 pourrait demeurer essentiellement semblable à celle observée en 2013, ce qui entraînerait une hausse des déplacements en automobile »<sup>34</sup>. Pour espérer se rapprocher de nos cibles, on devra suivre avec rigueur l'approche « Réduire - Transférer – Améliorer », qui implique, en ordre, de réduire les déplacements nécessaires, de les transférer vers les modes durables et d'améliorer les modes existants<sup>35</sup>. Le projet Nordelec doit appliquer ces principes, sinon il fera tout l'inverse de ce qui est préconisé par nos propres objectifs collectifs. Ce projet peut ne pas être un autre échec en termes de gestion des déplacements.

### **Couper la demande automobile à la source : l'offre en stationnement**

On le sait, un des principaux incitatifs à utiliser son auto, c'est d'avoir un stationnement disponible à destination. Et comme pour les routes, plus on met de stationnements, **plus on crée de l'offre, plus la demande se crée**. Ainsi, comme l'énonce la Politique de stationnement de Montréal :

« Historiquement, à Montréal comme ailleurs dans le monde, les décisions en matière de stationnement ont souvent favorisé une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande sans cesse croissante. Les enseignements tirés du passé nous indiquent qu'une telle façon de faire n'apporte pas une solution durable au défi posé par le stationnement »<sup>36</sup>.

Ainsi, offrir 965 places de stationnement automobile continue dans cette logique qu'on se doit d'inverser. La **Ville doit mettre son pied à terre et réduire de façon substantielle le nombre de stationnements automobiles** sur le site, tant pour les bureaux, que pour les commerces et résidences.

L'Arrondissement du Sud-Ouest, comme d'autres arrondissements montréalais et d'autres villes dans le monde, a décidé de contrer les effets néfastes des minimums de

---

<sup>30</sup> [Plan climat 2020-2030](#), Ville de Montréal, 2020, p.25.

<sup>31</sup> [Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable – Plan métropolitain d'aménagement et de développement](#), Communauté métropolitaine de Montréal, 2012, p.9.

<sup>32</sup> [Le REV : un réseau express vélo](#), Ville de Montréal, 2023.

<sup>33</sup> [Vers des transports zéro émission dès 2040](#), Ville de Montréal, 2023.

<sup>34</sup> [Projet de ville – Vers un plan d'urbanisme et de mobilité](#), Ville de Montréal, 2022, p.44.

<sup>35</sup> [Transporter le Québec vers la modernité - Politique de mobilité durable 2030](#), Gouvernement du Québec, 2018, p.24.

<sup>36</sup> [Politique du stationnement de Montréal](#), Ville de Montréal, 2016, p.10.

stationnement, tant sur la mobilité que sur l'abordabilité en augmentant artificiellement les coûts de construction. C'est ainsi, qu'en décembre 2020, le Sud-Ouest a révisé son Règlement d'urbanisme à l'égard des stationnements automobiles afin d'intégrer ses nouveaux objectifs en transition écologique<sup>37</sup>. Cette révision, entrée en vigueur en janvier 2021, a permis de retirer les minimums de stationnement pour tous les usages et pour la très grande majorité du territoire de l'Arrondissement, incluant tout le quartier de Pointe-Saint-Charles<sup>38</sup>. Ainsi, à l'exception d'une petite zone, **le Règlement d'urbanisme de l'Arrondissement ne contient maintenant que des maximums de stationnements**<sup>39</sup>, comme en témoigne la plus récente codification administrative du Règlement d'urbanisme<sup>40</sup>.

Contrairement à ce Règlement, l'étude d'impact sur les déplacements commandée par Allied et réalisée par CIMA+ indique plutôt ceci :

« Selon le règlement de zonage de l'arrondissement Sud-Ouest (01-280), le projet devrait offrir **un minimum d'une case par groupe de deux logements** et un maximum de 1,5 unité par logement pour les résidences. Pour les bureaux, le règlement préconise **un nombre minimal d'une unité par 200 m<sup>2</sup>** et un maximum d'une case par 100 m<sup>2</sup>, alors que pour les commerces, il est exigé un nombre minimal de 1 unité par 200 m<sup>2</sup> et un nombre maximal d'une unité par 75 m<sup>2</sup>. »<sup>41</sup>.

Selon leurs analyses, ces minimums soi-disant en place forcent le projet à prévoir un minimum de 585 cases de stationnement (et un maximum de 1583)<sup>42</sup>. Cela semble également impacter leur compréhension des intentions de l'Arrondissement en matière de mobilité, comme en témoignent le tableau 3.5 de l'étude et un passage explicatif du tableau qui mentionne que « cette offre [est] plus généreuse que celle minimale prescrite [...] [ce] qui permet quand même de desservir toute la demande en stationnement. »<sup>43</sup>. Selon nous, les supposés qui mènent à cette conclusion sont non seulement contraires à tous les objectifs en matière de mobilité, tant locaux que régionaux et nationaux, mais ils oblitèrent complètement le principe selon lequel c'est l'offre qui crée la demande. La demande n'apparaît pas magiquement.

Peu importe ce qui a mené à la fausse conclusion que des minimums de stationnement sont applicables au projet, qu'il s'agisse du moment de démarrage de l'étude, de l'aspect incomplet d'une révision d'études précédentes ou, tout simplement, d'une lecture erronée du Règlement d'urbanisme. L'important est de retenir qu'il n'y a pas de minimum

---

<sup>37</sup> [Règlement modifiant le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest \(01-280\) pour une transition écologique \(01-280-57\)](#), Le Sud-Ouest, 2021.

<sup>38</sup> *Ibid.*, art. 6 à 10.

<sup>39</sup> *Ibid.*, art. 10.

<sup>40</sup> [Règlement d'urbanisme de l'Arrondissement du Sud-Ouest \(01-280\)](#), Le Sud-Ouest, 2022.

<sup>41</sup> [Étude d'impact sur les déplacements - Projet Le Nordelec](#), CIMA+, 2022, p.22.

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

exigé ! Et nous sommes pleinement satisfait avec cette réglementation. **Nous demandons donc le retrait de l'article 21 du Règlement en vertu de l'article 89, qui exige un minimum de cases de stationnement pour les usages résidentiels pour l'îlot A.**

Pour diminuer davantage les impacts du projet sur la mobilité locale, nous proposons de modifier les maximums de stationnement automobile applicables à tous les usages possibles du projet, de façon à **réduire drastiquement le nombre total prévu**. Nous proposons pour les nouveaux usages un ratio maximum de 1 unité pour 4 logements. Et pour le commercial, on pourrait envisager une unité pour 200 à 300 mètres carrés de superficies.

Là encore, le flou du projet a des conséquences importantes. Nous supposons que les stationnements, en sous-terrain, seront construits en phase 1. Est-ce que le nombre de stationnements sera décidé en amont sur une prévision maximale de 1185 logements ? Même si en bout de ligne ce sont seulement 500 logements, ou même zéro, qui sont construits ? Cet argument milite une fois de plus pour mieux encadrer les usages avant de procéder à des autorisations réglementaires.

Pour calculer le nombre de stationnement qui devrait pouvoir être construit, il faut considérer les stationnements existants, soit environ 500 unités extérieures sur l'îlot B et 75 souterraines dans l'îlot A, pour un total d'environ 575 cases. La réponse de Allied, au point 6.3.2 de la documentation, indique que le taux d'occupation moyen des stationnements en semaine et durant les heures de travail est à environ 80%, soit 462 cases sur 575. En soustrayant les 75 souterraines, on arrive à 387 cases. Comme le tableau 3.1 ne présente les volumes prévus que pour les nouvelles constructions, nous nous contenterons de ceux-ci pour les ratios.

Pour arrimer l'ensemble des usages, nous suggérons que l'ensemble des unités de stationnement automobile qui ne sont pas destinées aux logements soient mutualisées pour l'ensemble des personnes qui fréquentent les lieux. Par ailleurs, nous **demandons qu'un nombre conséquent d'unités souterraines de stationnement soit réservées à l'autopartage**, comme Communauto. Chaque voiture partagée permet de remplacer de 7 à 11 voitures individuelles<sup>44</sup>. On veut aussi **que les stationnements sur rue existants soient réservés aux personnes qui habitent dans le quartier, et pour des débarcadères.**

### **Sécuriser nos rues et améliorer l'offre de mobilité durable**

Parallèlement, la Ville doit prendre ses responsabilités et **sécuriser les déplacements actifs** dans le secteur immédiat (Saint-Patrick, du Centre, des Seigneurs, etc.), incluant sur **la rue Wellington**. Pour y arriver, on peut penser à ajouter des saillies de trottoir à toutes les traverses piétonnes à proximité, des trottoirs sur les deux côtés de la rue Wellington et des feux de circulation aux intersections Wellington / de la Sucrierie et Saint-Patrick / Island. L'amélioration des pistes cyclables, notamment sur Wellington, est un

---

<sup>44</sup> [La voiture autonome, un atout pour l'autopartage?](#), Annabelle Caillou, Le Devoir, 2017.

incontournable pour inciter les travailleurs et travailleuses du secteur à se rendre au bureau en vélo, avec des stationnements vélo en nombre suffisant.

Il faut également miser sur l'amélioration du réseau d'autobus (fréquence des lignes 71, 57 et 107), sur une éventuelle station de REM à proximité, sur l'amélioration du réseau cyclable et la sécurisation du transport actif.

La Ville doit aussi **interdire la circulation de transit sur nos rues locales**, surtout celle des camions, particulièrement sur la rue de la Sucrierie, entre Richardson et du Centre. Ces rues sont **un corridor naturel pour les personnes âgées** de la Cité des Bâisseurs qui vont dans leur cour arrière, au parc Joe-Beef., ou encore pour les familles de la coopérative le Chalutier qui sont nombreuses à fréquenter le parc. En ce sens, le promoteur doit retirer le quai de déchargement et l'entrée de stationnement prévus sur de la Sucrierie, coin Richardson.

Finalement, on demande **que le prolongement de la Sucrierie, prévu être une rue privée, soit légalement protégé comme passage public perpétuel** pour les personnes en transport actif. Si elle est considérée comme privée, rien n'empêcherait, à terme, de limiter l'accès aux personnes qui voudraient y passer.

### **Recommandations sur la mobilité et les espaces publics**

- 5.1 Éliminer tout minimum de stationnement automobile présentement applicable à ce projet, incluant l'article 21 du projet de Règlement autorisant la construction, qui prévoit un minimum de 1 stationnement pour 2 logements.
- 5.2 Modifier les maximums de stationnement automobile applicables à ce projet afin de diminuer drastiquement le nombre de stationnements automobiles prévus sur le site. Pour les nouveaux usages, envisager des maximums équivalant à 1 unité pour 4 logements et à 1 unité pour 200 à 300 mètres carrés de superficie de bureaux et commerces.
- 5.3 Modifier l'article 24, qui prévoit un minimum de 20 unités de stationnement automobile mutualisé, de façon que 10% de l'ensemble des unités soient dédiées à l'autopartage et que la majorité des unités pour le commercial et bureau soient mutualisées.
- 5.4 Que la Ville et l'Arrondissement prennent acte de leurs responsabilités à réduire les impacts du projet sur les déplacements en posant des gestes importants visant à favoriser la mobilité durable et la sécurité routière dans le secteur, incluant sur la rue Wellington.
- 5.5 Que la Ville accélère la réorganisation du réseau routier vers et depuis le pont Victoria, afin de rediriger la circulation de transit sur l'axe Bonaventure et la route 136.

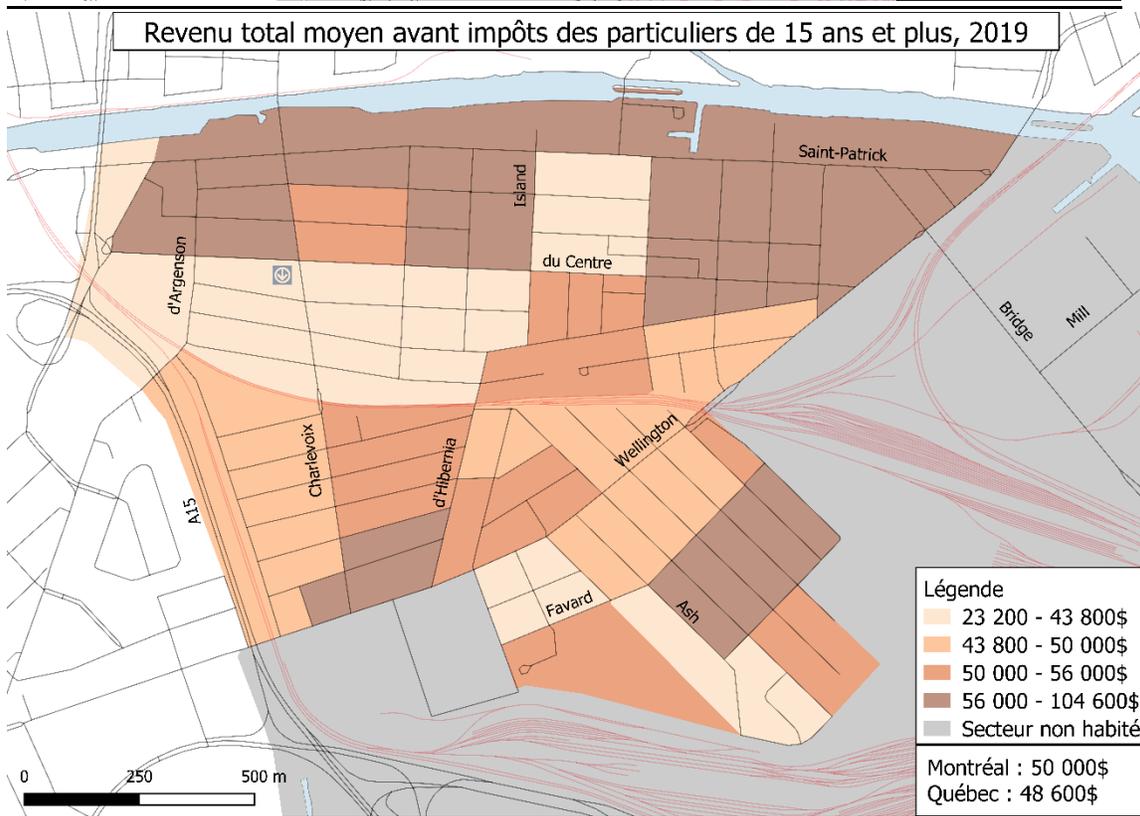
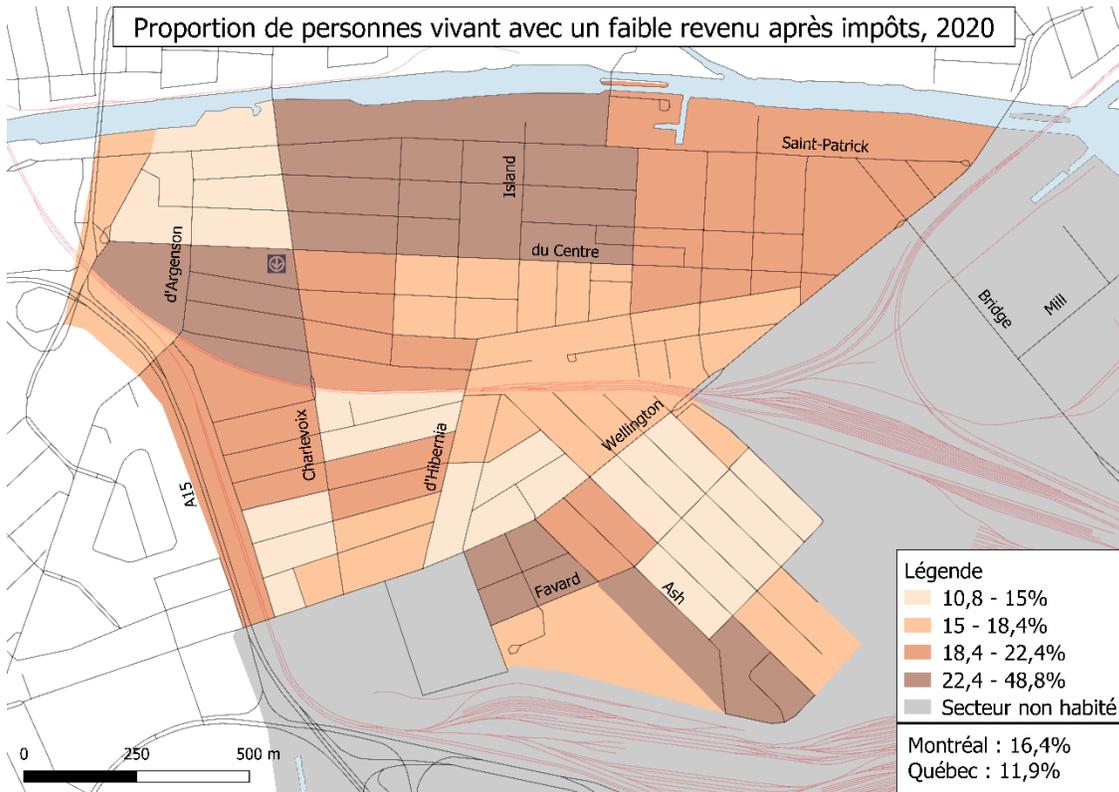
- 5.6 Réserver les stationnements sur rue aux personnes résidant dans le secteur, comme par des vignettes SRRR.
- 5.7 Interdire la circulation de transit sur nos rues locales, notamment celle des camions, particulièrement sur la rue de la Sucrierie, entre les rues du Centre et Richardson, pour protéger le corridor naturel des personnes âgées et les familles vers le parc Joe-Beef.
- 5.8 Retirer le quai de déchargement et l'entrée de stationnement souterrain prévus sur la rue de la Sucrierie, au coin de la rue Richardson, en privilégiant les accès par Saint-Patrick et de Montmorency, de façon à limiter la circulation de transit sur nos rues locales.
- 5.9 Prévoir à l'entente de développement une clause de servitude assurant un droit de passage public perpétuel pour toutes les personnes en transport actif dans le prolongement de la rue de la Sucrierie, entre Richardson et Saint-Patrick, ainsi que sur au moins deux liens piétons Est-Ouest, entre Richardson et Saint-Patrick, dans le quadrilatère de l'îlot B.

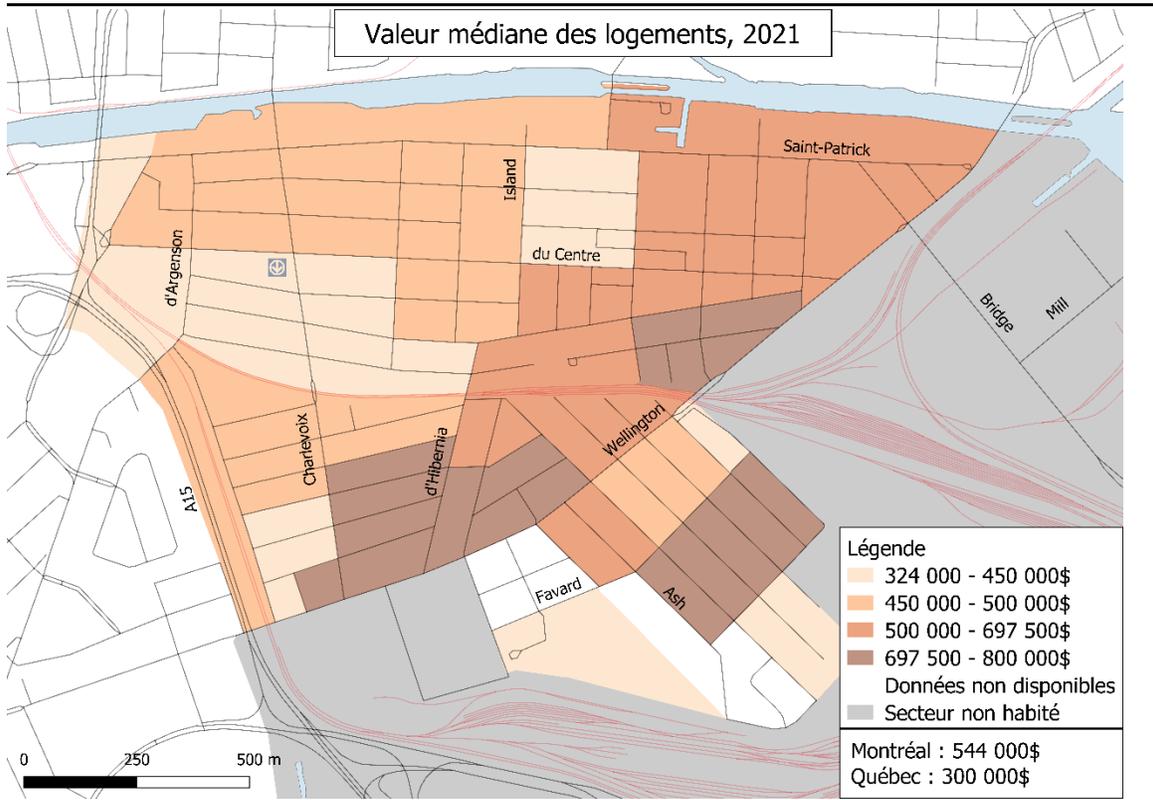
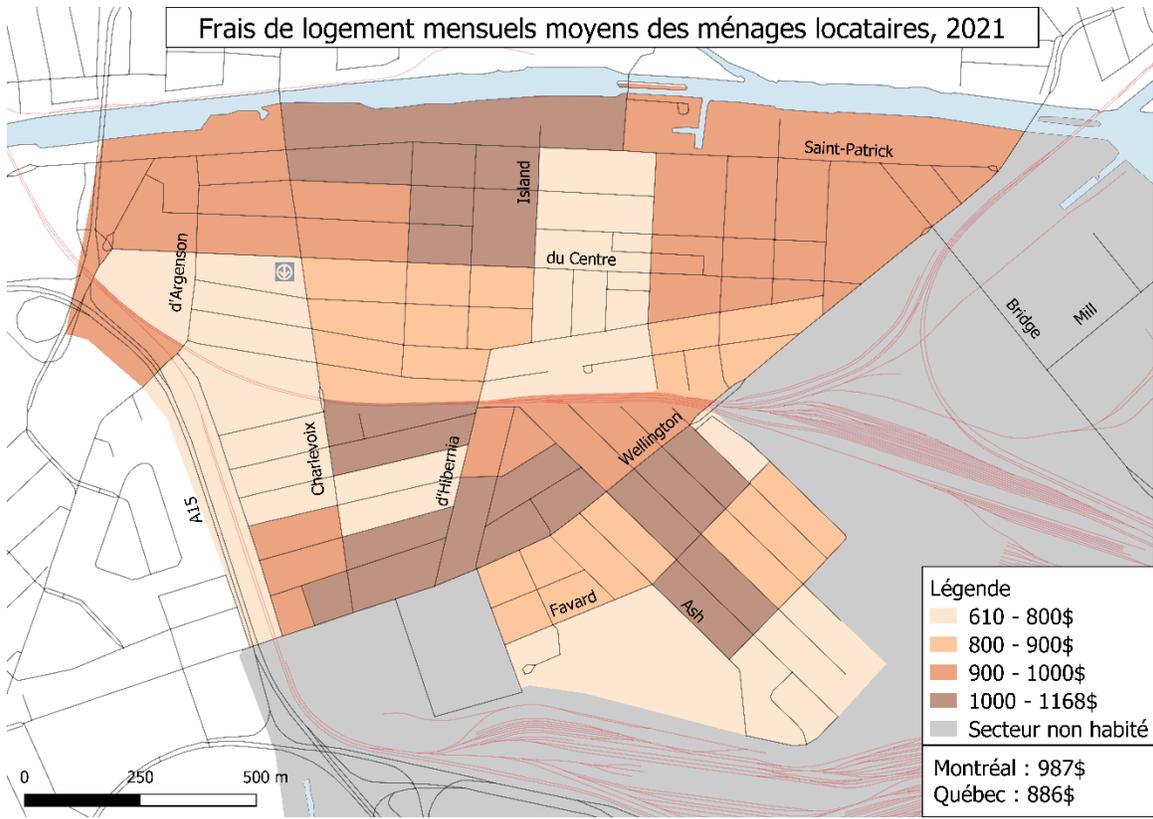
## **6. Conditions fondamentales**

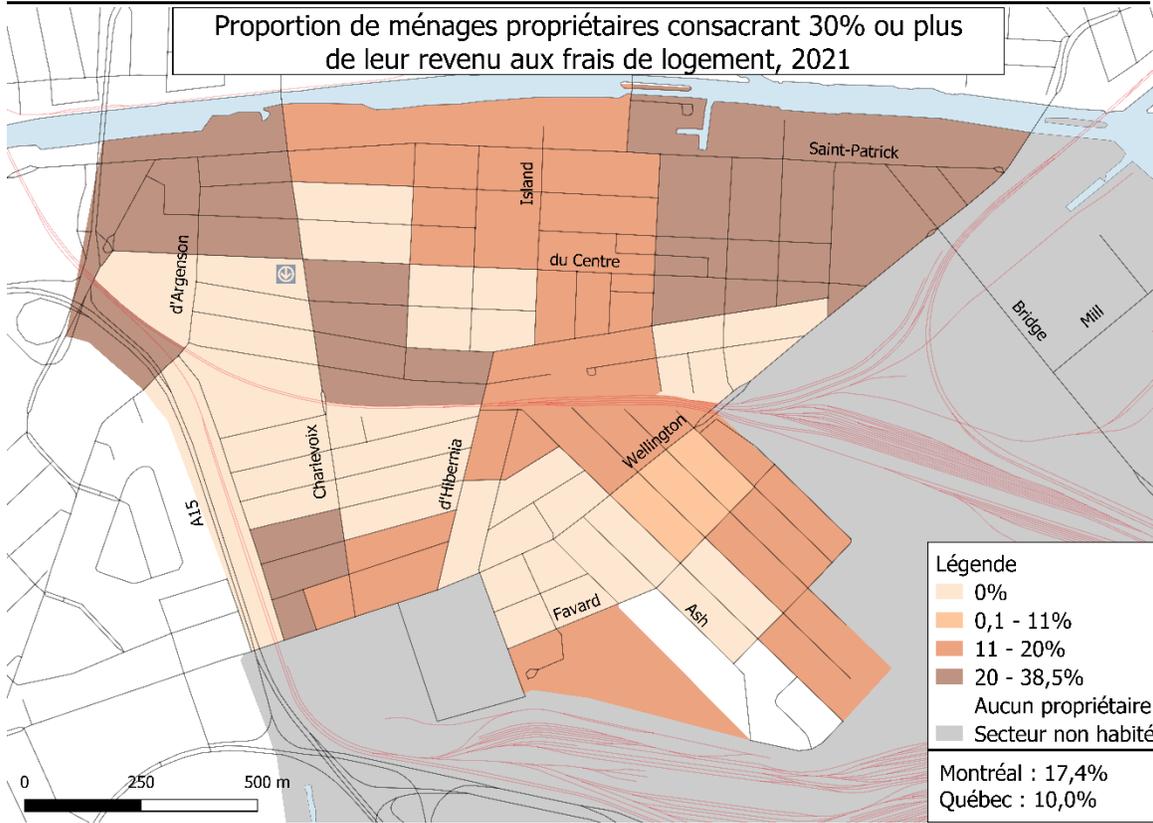
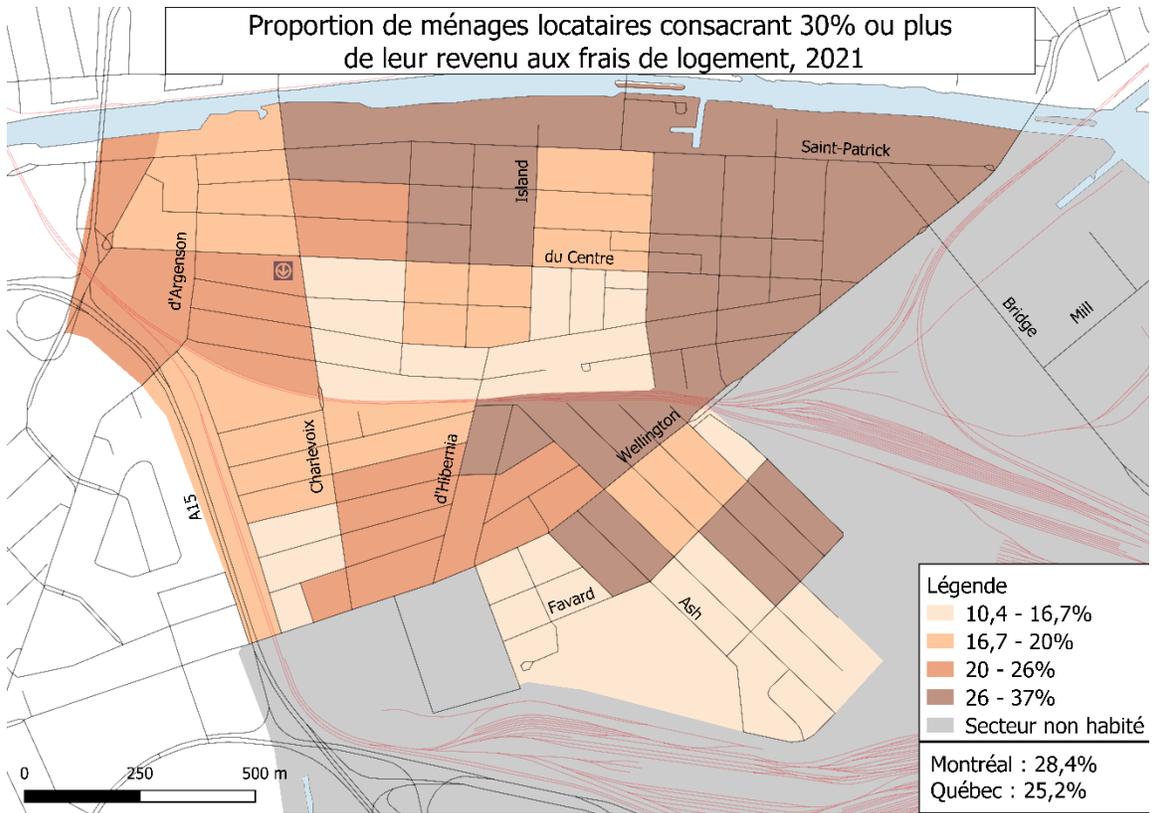
Le projet nous préoccupe sur plusieurs aspects. Pour bien comprendre l'essentiel de notre propos, nous reprenons en conclusion 5 de nos recommandations qui constituent nos conditions fondamentales à respecter pour envisager l'approbation d'un projet :

- 2.1. Refuser tout nouveau projet résidentiel sur l'îlot qui n'intègre pas au moins 40% de logement social et communautaire sur site, sans inclure les contributions issues de l'entente de développement échue.
- 2.2. À défaut, refuser tout changement réglementaire autorisant un usage de la famille Habitation sur l'îlot B.
- 3.1. Protéger la mixité d'usage du projet en prévoyant, au Règlement, un article limitant les usages résidentiels à un maximum de 50% de l'ensemble des superficies développées sur l'îlot B.
- 4.1. Limiter les hauteurs de l'îlot B, soit le quadrilatère des rues Richardson, de Montmorency, Saint-Patrick et du prolongement de la rue de la Sucrierie, à 25 mètres. Pour ce faire, retirer l'îlot B des règlements qui autoriseraient 44 mètres, soit le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme et l'article 4 du Règlement autorisant la construction.
- 5.2. Modifier les maximums de stationnement automobile applicables à ce projet afin de diminuer drastiquement le nombre de stationnements automobiles prévus sur le site. Pour les nouveaux usages, envisager des maximums équivalant à 1 unité pour 4 logements et à 1 unité pour 200 à 300 mètres carrés de superficie de bureaux et commerces.

## 7. Annexe 1. Cartes statistiques de Pointe-Saint-Charles







## 8. Annexe 2. Cartes comparatives des conditions de circulation automobile

Matin – Avant / après

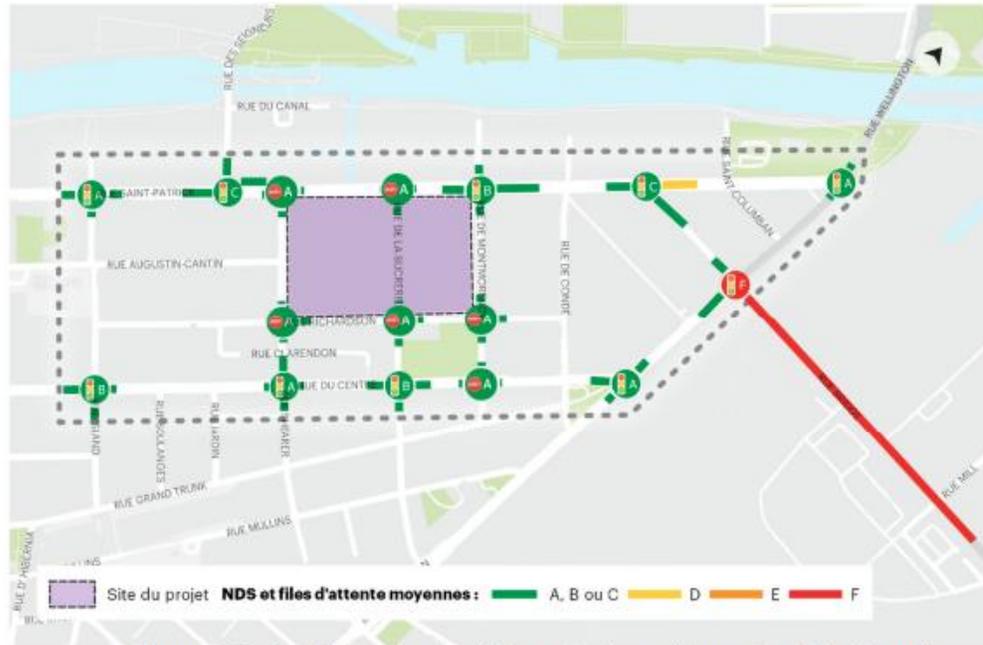


Figure 2.5 : Conditions de circulation actuelles – Heure de pointe du matin

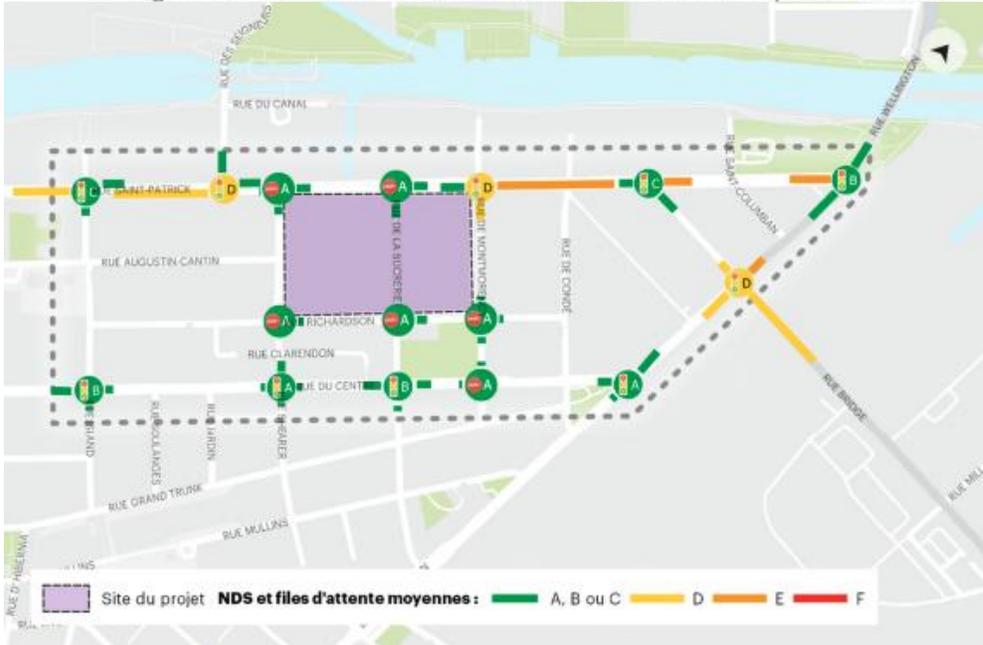


Figure 3.2 : Conditions de circulation anticipées – Heure de pointe du matin



## 9. Annexe 3. Recommandations

### 1. Recommandations générales

- 1.1 Ne pas autoriser les changements règlementaires proposés, à moins que les conditions énoncées dans nos recommandations viennent préciser et encadrer le projet, et soient inscrites au Règlement autorisant la démolition, l'occupation, la transformation et la construction, ainsi qu'à l'Entente de développement liant le groupe propriétaire et la Ville de Montréal.
- 1.2 Rendre publique l'entente de développement liant le groupe promoteur et la Ville de Montréal.
- 1.3 Au-delà de cette consultation, inclure à la documentation de consultation le projet d'entente de développement pour toutes les consultations publiques en vertu de l'article 89.
- 1.4 Soumettre à la consultation publique seulement des projets suffisamment détaillés, incluant sur les usages spécifiques ciblés.

### 2. Recommandations sur l'habitation

- 2.1 Refuser tout projet résidentiel sur l'îlot B qui n'intègre pas au moins 40% de logement social et communautaire, sur site, sans inclure les contributions issues de l'entente de développement échue.
- 2.2 À défaut, refuser tout changement règlementaire autorisant un usage de la famille Habitation sur l'îlot B.
- 2.3 Si un usage résidentiel est autorisé avec inclusion de logements sociaux, prévoir à l'entente de développement que l'ensemble des unités soit en mode locatif plutôt qu'en copropriétés.
- 2.4 Si un usage résidentiel est autorisé, appliquer fermement l'interdiction de locations résidentielles à court terme de type Airbnb et prévoir à l'entente de développement une mention explicite de cette interdiction.
- 2.5 Si un usage résidentiel est autorisé sur l'îlot B, privilégier l'implantation des unités au sud du terrain, du côté du parc Joe-Beef.

### 3. Recommandations sur la protection et le développement des emplois

- 3.1 Protéger la mixité d'usage du projet en prévoyant, au Règlement, un article limitant les usages résidentiels à un maximum de 50% de l'ensemble des superficies développées sur l'îlot B.

- 3.2 Inclure une clause à l'entente de développement visant à débiter le redéveloppement de l'îlot B par la construction des immeubles ayant le plus de superficies dédiées aux usages des familles Commerce et Industrie.
- 3.3 Protéger l'usage strictement en emploi du Triangle Nord, à l'est de la rue de Montmorency, conformément et en cohérence avec le Plan d'intervention Pointe-Saint-Charles Nord et le Plan directeur de mise en valeur Bridge-Bonaventure. Ainsi, reconnaître qu'un usage mixte sur l'îlot B ne doit pas créer un précédent pour le Triangle Nord.
- 3.4 Inclure à l'entente de développement une clause prévoyant la réserve d'au moins 10% des baux commerciaux, avec loyers abordables, pour des organismes à but non lucratif et entreprises d'économie sociale et solidaire.
- 3.5 Inclure à l'entente de développement une clause prévoyant une majorité des locaux commerciaux avec des loyers abordables pour accueillir une diversité de commerces, PME, entreprises en démarrage ou dans les secteurs de la production et de la transformation.
- 3.6 Inclure à l'entente de développement une clause prévoyant que les entreprises qui s'installent mettent en place des plans d'intégration en emploi et de développement des compétences en collaboration avec les organismes en employabilité et centres de formation du secteur, de façon à s'impliquer activement dans l'embauche locale et à mettre en place des conditions propices à sa réalisation. Ces plans devraient s'étaler sur une période d'au moins 10 ans.
- 3.7 Développer un mécanisme assurant que les nouveaux commerces qui seront établis dans le Nordelec soient en cohérence et en complémentarité avec les commerces de la rue du Centre.
- 3.8 Animer une table de concertation économique avec les acteurs locaux pour améliorer les conditions d'attraction et de rétention des entreprises et créer des emplois adaptés au marché du travail, compatibles avec le milieu de vie adjacent et favorisant l'employabilité locale.

#### 4. Recommandations sur la mise en évidence du paysage patrimonial

- 4.1 Limiter les hauteurs de l'îlot B, soit le quadrilatère des rues Richardson, de Montmorency, Saint-Patrick et du prolongement de la rue de la Sucrierie, à 25 mètres. Pour ce faire, retirer l'îlot B des règlements qui autoriseraient 44 mètres, soit le Règlement modifiant le Plan d'urbanisme et l'article 4 du Règlement autorisant la construction.
- 4.2 Prévoir un dégradé de hauteur pour éviter les effets de murs, et permettre des sur-hauteurs ne dépassant pas le bâtiment actuel sur un maximum de 10% de la superficie, en révisant l'article 5 du projet de Règlement.

## 5. Recommandations sur la mobilité

- 5.1 Éliminer tout minimum de stationnement automobile présentement applicable à ce projet, incluant l'article 21 du projet de Règlement autorisant la construction, qui prévoit un minimum de 1 stationnement pour 2 logements.
- 5.2 Modifier les maximums de stationnement automobile applicables à ce projet afin de diminuer drastiquement le nombre de stationnements automobiles prévus sur le site. Pour les nouveaux usages, envisager des maximums équivalant à 1 unité pour 4 logements et à 1 unité pour 200 à 300 mètres carrés de superficie de bureaux et commerces.
- 5.3 Modifier l'article 24, qui prévoit un minimum de 20 unités de stationnement automobile mutualisé, de façon que 10% de l'ensemble des unités soient dédiées à l'autopartage et que la majorité des unités pour le commercial et bureau soient mutualisées.
- 5.4 Que la Ville et l'Arrondissement prennent acte de leurs responsabilités à réduire les impacts du projet sur les déplacements en posant des gestes importants visant à favoriser la mobilité durable et la sécurité routière dans le secteur, incluant sur la rue Wellington.
- 5.5 Que la Ville accélère la réorganisation du réseau routier vers et depuis le pont Victoria, afin de rediriger la circulation de transit sur l'axe Bonaventure et la route 136.
- 5.6 Réserver les stationnements sur rue aux personnes résidant dans le secteur, comme par des vignettes SRRR.
- 5.7 Interdire la circulation de transit sur nos rues locales, notamment celle des camions, particulièrement sur la rue de la Sucrierie, entre les rues du Centre et Richardson, pour protéger le corridor naturel des personnes âgées et les familles vers le parc Joe-Beef.
- 5.8 Retirer le quai de déchargement et l'entrée de stationnement souterrain prévus sur la rue de la Sucrierie, au coin de la rue Richardson, en privilégiant les accès par Saint-Patrick et de Montmorency, de façon à limiter la circulation de transit sur nos rues locales.
- 5.9 Prévoir à l'entente de développement une clause de servitude assurant un droit de passage public perpétuel pour toutes les personnes en transport actif dans le prolongement de la rue de la Sucrierie, entre Richardson et Saint-Patrick, ainsi que sur au moins deux liens piétons Est-Ouest, entre Richardson et Saint-Patrick, dans le quadrilatère de l'îlot B.